

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2034 de 2019

S/C | Comisión de Legislación del Trabajo

VICEPRESIDENTE
Postergación de elección

COORDINADORA DE SINDICATOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

SINDICATOS DEL TRANSPORTE CARRETERO, FERROVIARIO Y MARÍTIMO

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGÍA (INUMET)

COMPAÑÍA DEL GAS

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 13 de marzo de 2019

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Luis Puig.

Miembros: Señores Representantes María Luisa Conde, Gerardo Núñez, Daniel Placeres y Laura Tassano.

Delegados de Sector: Señores Representantes Oscar Groba y Eduardo José Rubio.

Asiste: Señor Representante Carlos Reutor.

Invitados: Por COFE (Confederación de Organizaciones de Funcionarios del Estado), José Lorenzo López; por AFDNA (Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura del MTOP), Yannis Diakakis; por AODAMTOP (Asociación de Obreros y Empleados de Arquitectura del MTOP), Jorge Figueiras; por AFDNT (Asociación de Funcionarios de Dirección de Transporte del MTOP), Alfonso Márquez; por AFUTOP (Asociación de Funcionarios de Topografía del MTOP), Jorge Collazo, y

por AFUSEC (Asociación de Funcionarios de Secretaría del MTOP), Iris Lilián Macedonio.

Por SUTCRA (Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines), Marcelo Luzardo; por UNOTT Inter, Juan Arellano; por UF (Unión Ferroviaria), Agustín Gutiérrez y Mariano Pouso; y por SUNTMA (Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines), Daniel Casas y Mauro Rivero.

Por ATMN (Agrupación de Trabajadores de la Meteorología Nacional), Cristina Mathisson (presidenta); Betina Rozza (secretaria de organización), y doctor Iair Glaser (abogado asesor de ATMN).

Por Distribuidora de Gas de Montevideo S.A., ingeniero Carlos Bellomo (gerente general); ingeniero Marcelo Busquets (gerente de recursos humanos); doctor Fernando Pérez Tabó (asesor laboral), y doctor Alberto Foderé (asesor jurídico).

Secretario: Señor Francisco J. Ortiz.

Prosecretario: Señor José Fasanello.

=======II=======

SEÑOR PRESIDENTE (Luis Puig).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Correspondería proceder a la elección del vicepresidente. En este momento, por parte del Partido Nacional, no tenemos información acerca de quién ocuparía la vicepresidencia. Por lo tanto, este tema sería considerado en la próxima reunión que, concretamente, será en el mes de abril, salvo que hagamos alguna sesión extraordinaria.

(Ingresa a sala la Coordinadora de Sindicatos del MTOP)

——La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a una delegación de la Coordinadora de Sindicatos del Ministerio de Trabajo y Obras Públicas, integrada por la señora Iris Lilián Macedonio, de la Asociación de Funcionarios de Secretaría, y los señores José Lorenzo López, de la Confederación de Organizaciones de Funcionarios del Estado, COFE; Yannis Diakakis, de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura; Jorge Figueiras, de la Asociación de Obreros y Empleados de Arquitectura; Alfonso Márquez, de la Asociación de Funcionarios de la Dirección de Transporte y Jorge Collazo, de la Asociación de Funcionarios de Topografía.

SEÑORA MACEDONIO (Iris Lilián).- En primer lugar, queremos agradecer esta instancia, que es muy importante para nosotros porque venimos presentando temas a esta Administración que están arriba de la mesa.

Por otra parte, queremos señalar que el ministro Rossi no respeta la negociación colectiva. Como todos saben, el 6 de julio de 2015 se instaló una mesa donde quedaron expresos en actas distintos puntos que aún no hemos concretado. Nosotros continuamos luchando para llegar a un acuerdo y poder avanzar.

Viendo la postura del ministro Rossi, y que en cada una de las instancias no hemos podido concretar ningún tema -simplemente fueron charlas- hoy, en 2019, seguimos con los mismos temas sobre la mesa y tampoco vemos avances.

De acuerdo con esta actitud del ministro, los compañeros del sindicato realizamos una asamblea general y, por mandato de esta, decidimos negociar en forma tripartita en DINATRA con el ministro. Concurrimos en dos instancias a DINATRA: la primera, a principios de febrero y, la segunda, concretamente el 22 de febrero de 2018. El señor ministro nos demostró, nuevamente, su falta de interés en negociar con los compañeros del sindicato, con los trabajadores. Esta actitud nos preocupó mucho ya que estos temas tienen que ver con el futuro del MTOP. Desde el inicio hablamos de homologaciones por las funciones de cada uno de los compañeros, de concursos de ascenso, de ingreso de personal, de escala retributiva, así como de reestructura organizacional y funcional de todos los trabajadores para hacerlo de una forma clara y justa. Nosotros, como representantes de nuestros compañeros, somos el oído y la voz de todos ellos, quienes nos exigen, por lo que tenemos la obligación de dar respuestas. Esto no lo considera la administración de Rossi y nos deja en una posición que no solo nos perjudica en el avance de todos estos temas, en el futuro del MTOP y en la carrera administrativa de los compañeros sino que, a su vez, nos debilita igual que debilita la herramienta sindical, que es lo que más nos preocupa. Se trata de una administración y de un gobierno que hace un tiempo atrás hablaba de la importancia de respetar la Ley Nº 18.508, y hoy, en la mesa de la administración Rossi, eso no lo vemos. Reitero que esta actitud perjudica el futuro de todos.

Asimismo, queremos señalar que tanto los temas a los que nos referimos como las dos actas del 2015 de la concurrencia a DINATRA, en las que se demuestra la falta de interés del ministro, las dejaremos en esta comisión porque allí se podrá observar quiénes participaron el 6 de julio de 2015, tanto de la administración como en la DINATRA.

Debemos aclarar que concurrieron dos representantes de la administración a DINATRA, quienes nos dijeron que no podían decidir, que la decisión estaba en Rossi y que se sentían atados para respondernos. Eso no es negociar, compañeros. Esto fue lo que más nos preocupó porque no solamente fue en una primera instancia sino en dos oportunidades. Están las firmas allí, y el acta del 22 de febrero refleja expresamente lo que sentimos como sindicato en esa instancia y lo que manifestaron la administración y los compañeros de COFE.

Nos gustaría poder concretar los temas que se señalan en el acta del 2015 y hablar sobre la reestructura porque es el futuro pero, sobre todo, esperamos que el señor ministro demuestre interés en los temas que venimos planteando desde ese año y que se concreten. Tenemos interés en negociar, concretar y avanzar por todos nuestros compañeros porque, como coordinadora de sindicatos, somos conscientes de que ir a un conflicto no es conveniente ni para la administración ni para nosotros.

Hoy estamos acá para que los temas planteados en el 2015 se concreten, de manera de mantener una negociación real con el ministro Rossi y para que podamos volver a sentarnos a conversar con él y no perder el tiempo como hasta ahora.

SEÑOR FIGUEIRAS (Jorge).- Es lamentable lo que vemos en todas las unidades ejecutoras del ministerio. Hoy por hoy todas las unidades ejecutoras han reducido notoriamente el personal. Por ejemplo, nosotros, que pertenecemos a Arquitectura de Obras, hemos dicho muchas veces acá que teníamos ciento setenta vacantes y solo ingresaron catorce personas; tenemos una plantilla con compañeros de más de cincuenta años. Eso está pasando en todas las unidades ejecutoras donde no se completa el personal y tenemos gente que no es del ministerio y está trabajando allí para completar tareas como, por ejemplo, la de Ricaldoni.

Por otro lado, vemos que en el ministerio la única parte que funciona es la de UPM y la de trenes. Este es un ministerio que tiene a cargo muchísimas cosas y, lamentablemente, el ministro no se está haciendo cargo de lo que este significa.

Sabemos que los legisladores, como comisión, no pueden imponer pero sí pueden lograr una negociación real, con un tiempo determinado y que no suceda lo que viene ocurriendo desde 2015 para acá. Concretamente, venimos a pedir a esta comisión si puede acercar a las partes y que sea una negociación, no una imposición.

SEÑORA MACEDONIO (Iris Lilián).- Quería aclarar algunos puntos que fueron planteados en 2015 y que no se concretaron. Me refiero a homologaciones; trabajo, seguridad, higiene y salud ocupacional; escala retributiva; reestructura funcional y organizativa y concurso de ascenso e ingreso de personal. Estos son los temas que desde el 2015 venimos reclamando y en los que no hemos avanzado. Tenemos interés en concretar estos asuntos para empezar una negociación clara con el ministro Rossi.

SEÑOR LÓPEZ (José Lorenzo).- Nosotros hemos venido acompañando el proceso de lo que intentó ser una negociación. Hemos tenido alguna reunión con el ministro, sobre todo en los últimos tiempos en la DINATRA, con una delegación por parte del ministerio que fue preocupante pues los propios integrantes fueron tan sinceros cuando plantearon que no sabían para qué habían ido a la reunión con los trabajadores de la DINATRA. Evidentemente, eso complica una instancia de negociación por temas que los compañeros tienen en la agenda desde hace mucho tiempo y en los que no se ha podido avanzar. Ello demuestra que no hay voluntad por parte del ministerio en avanzar en los puntos que son realmente preocupantes para los diferentes sectores de las unidades ejecutoras.

En ese marco, nos parece fundamental la participación de esta comisión en tratar de generar ámbitos de negociación colectiva en los que el ministerio se ha negado a

participar o ha enviado a delegados que, ni siquiera, tienen instrucciones para avanzar en la negociación. Queremos que se reestablezca un ámbito de negociación a nivel de la DINATRA que nos permita definir una agenda de temas, que son conocidos por el ministro, para a partir de ahí, tener un cronograma y poder retomar la negociación con el ministerio con un monitoreo de la DINATRA. De lo contrario, no habría confianza de parte de los trabajadores en cuanto a lo que pueda suceder con el ministerio que, hace más de un año, nos viene 'peloteando' -por decirlo de alguna manera- y no termina de definir temas que resultan cruciales. Nosotros pretendemos que antes de la culminación de este Período de Gobierno algunos de ellos se puedan terminar de concretar.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Teníamos alguna información sobre lo que estaba pasando, pero aparte de esta ausencia de negociación, hay una cifra que planteaban los delegados que me preocupaba, referida al ingreso de personal. ¿Solo en Arquitectura hay ciento setenta vacantes sin cubrir? Quisiera saber si esa cifra es así y solo entraron catorce funcionarios y qué consecuencias tiene esto desde el punto de vista de las tareas del Ministerio, porque quiero saber quién realiza esas tareas y si esto es un camino de privatización.

SEÑOR FIGUEIRAS (Jorge).- Es peor, porque cuando uno habla de Arquitectura, está hablando de la parte de obras y de la parte de oficinas. La cifra que dimos es toda de obra, la que no se tomó. Nosotros vemos con preocupación lo que pasa. Ha salido en la prensa lo que sucedió en la Escuela Brasil. Habrán visto allí nuestras camisetas, porque fuimos a recoger los escombros. Esa obra fue tercerizada y no tuvimos una desgracia, porque ocurrió un fin de semana: se cayó todo el cielorraso en el comedor de la escuela. Nosotros tuvimos que pedir que se saliera a explicar que el trabajo no había sido realizado por Arquitectura Obra. Fuimos nosotros los que tuvimos que ir a recoger los escombros para que después de que nosotros nos ensuciáramos y los sacáramos, tercerizaran de nuevo la obra.

Hoy en día se sabe que estamos en la parte fea de lo que es el Hospital de Clínicas, que los compañeros están trabajando a más de 40 grados, pero los compañeros tienen amor a la camiseta; los compañeros quieren sacar esto adelante, pero de ciento setenta compañeros, entraron solo catorce, cuando se nos está jubilando la gente que tiene el oficio.

Los señores diputados pueden ver lo que es el trabajo de Arquitectura en la fachada del Cabildo y en la fachada de la Escuela Brasil. Eso es lo que no queremos perder. Queremos que la gente joven aprenda y eso es lo que no está pasando.

Solo en Arquitectura Obra se han perdido esas vacantes. Da un poco de impotencia, porque hemos estado en distintas instancias hablando de este tema y queremos tener del otro lado a alguien que nos escuche.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, cuando esta Comisión actúa a nivel de las relaciones laborales, tanto a nivel privado como público, el tema de la negociación colectiva es un aspecto fundamental. No es un aspecto suplementario; forma parte de un proceso democrático, y así como hemos planteado en múltiples oportunidades que hay empresas privadas que no cumplen con la negociación colectiva, que no cumplen con las leyes y hay algunos proyectos en relación a hacer un *clearing* de empresas que no cumplen, también tenemos que decir que hemos tenido múltiples denuncias en la Comisión de Legislación del Trabajo en cuanto a que a nivel público -hay una denuncia de COFE en este aspecto-, en algunos lugares no se cumple con la negociación colectiva.

La negociación colectiva no implica la obligación de acordar, sino la obligación de negociar. Ahora, cuando uno se encuentra con que la misma plataforma del 2015 la

reiteran los trabajadores cuatro años después sin que se haya resuelto ninguno de los problemas planteados, se tiene que pensar que esa negociación colectiva no está funcionando, independientemente de que pueda haber reuniones. Y somos conscientes de que las ha habido, pero, claramente, desde nuestro punto de vista, esa negociación colectiva no está funcionando.

Nosotros estamos lejos de plantearnos la sustitución de los mecanismos y las responsabilidades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Eso lo hace la DINATRA. Ahora, de alguna manera, si esta Comisión puede contribuir a generar un espacio de diálogo, de negociación, que pueda no solo acercar a las partes, sino empezar a resolver algunos de los puntos que acá están planteados desde el 2015 y algunos desde antes, nos parece importante. De todas formas, hay un tema que me parece que esta Comisión no puede pasar por alto: los procesos de tercerización que también se dan a nivel público, que no solo afectan la calidad de la realización de las tareas -ese es un elemento fundamental y daban algunos ejemplos como, por ejemplo, el de la Escuela Brasil-, sino que al mismo tiempo estamos convencidos de que son un factor de desregulación, de desprotección de los trabajadores, de flexibilización de las relaciones laborales. Incluso, en esta Comisión presentamos un proyecto contra las tercerizaciones, cómo avanzar en un proceso de regulación y que las tareas permanentes de las diferentes áreas del Estado se hagan con funcionarios presupuestados. Desde nuestro punto de vista, no se puede plantear que el Estado tercerice tareas que son permanentes, porque se está contribuyendo -eso es real- a un proceso de precarización del trabajo. En este caso, nosotros nos planteamos, en primer lugar, convocar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero, al mismo tiempo, no solo enviar la versión taquigráfica a la DINATRA y al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, sino solicitar una reunión a la Dirección Nacional de Trabajo para ver de qué manera puede contribuir, si así lo entiende. De esta manera, esta Comisión estaría generando un ámbito en el cual, insisto, no hay obligación de acordar, pero sí de negociar de buena fe, en el sentido de buscar soluciones a algunos de los puntos que están planteados. A lo mejor las propuestas y las resoluciones que se toman no son la totalidad de las que plantean los trabajadores, pero nos parece que tiene que haber un acercamiento, porque por lo que estamos viendo objetivamente, sin prejuzgar, si hay plataformas que se mantienen desde hace más de cuatro años, algo está fallando en esta negociación colectiva.

Por tanto, lo que estamos planteando es convocar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tener una conversación con la DINATRA, además de enviar la versión taquigráfica de esta sesión, a fin de que cuando concurra la delegación del Ministerio le trasmitamos nuestra preocupación por los procesos de tercerización, ya que es un elemento que atenta contra el resultado final de las obras y, al mismo tiempo, es un elemento de precarización de la mano de obra.

SEÑOR LÓPEZ (José Lorenzo).- Quiero hacer una puntualización más que me parece importante remarcar, sobre todo si van a recibir al Ministerio, porque conocemos cuáles son sus planteos en relación a rebatir algunos de los cuestionamientos que hacen los trabajadores.

En primer lugar, es absolutamente necesario llenar algunas vacantes, más allá de que determinados sectores políticos han planteado el achique del Estado y ciertas propuestas en función de no llenar todas las vacantes o cada determinado número de vacantes llenar algunas y otras no. Nosotros creemos que es necesario no solo que se completen algunas de esas vacantes o la mayoría de ellas, sino también que se establezca una carrera administrativa, porque en los diferentes sectores del Ministerio ha habido prácticamente una definición de que no haya carrera administrativa. La mayoría de los cargos de responsabilidad se asignan directamente, en función de lo que definan

las autoridades del Ministerio, sin que haya la posibilidad de ascender por concurso o por promoción, como se debería hacer. Ahí también hay algunas dificultades importantes. Me parece que sería importante que los señores diputados también pudieran acceder a la información sobre la contratación de personal tercerizado en función de algunas fundaciones, como la Ricaldoni, para algunos sectores dentro del Ministerio que ya no son para cubrir vacantes o áreas que no son sustantivas, sino concretamente para trabajar como administrativos en tareas sustantivas que las deberían hacer funcionarios del Estado teniendo una particularidad que, por lo menos, se debería investigar para ver si eso se hace con la legalidad suficiente para poder procesar este tipo de situaciones.

Volviendo a lo de Arquitectura, concretamente, me parece que hay un elemento importante a remarcar, y es que en algunas de estas instancias de intercambio que hemos tenido con el Ministerio, se ha planteado que el problema es que el nivel de obra que hay a veces puede ser uno y, a veces, otro en función de la demanda que existe. En algunas de las instancias estuvimos manejando una propuesta que, en principio, tenía cierto acuerdo del Ministerio, pero después no se concretó. Me refiero a tener un *staff* de funcionarios presupuestados y que después se contratara a término de obra, pero directamente por parte del Ministerio y no de empresas tercerizadas, porque después pasan las cosas que estaban planteando los compañeros. O sea que dentro del propio Ministerio hay mecanismos para que si se tiene que hacer una determinada obra pública que tiene término, se pueda contratar personal específicamente para esa obra y no tercerizar todo, porque eso evidentemente es una situación que complejiza mucho más la realidad que se está viviendo en ese sector del Ministerio.

SEÑOR MÁRQUEZ (Alfonso).- Aprovechando que se está tocando el tema de las tercerizaciones, quería decir que en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tenemos a la empresa Ciemsa, que está contratada para la administración de todos los puntos de control del país, de las balanzas. Nuestro *staff* de compañeros supera los cincuenta años y la mayoría está con problemas médicos, pero ahí tampoco hemos tenido posibilidades de que ingresara personal. Por lo tanto, cada vez son menos y los puntos de control son ciento por ciento manejados por esta empresa Ciemsa, que no tiene funcionarios presupuestados. Por lo tanto, esos funcionarios no pueden realizar la tarea que hacen los funcionarios públicos, en este caso, de controlar y multar, y se ha colocado en el Ministerio un centro de monitoreo donde dos o tres funcionarios hacen la tarea de todas las balanzas del país, salvo los puntos de control de ingreso al país.

Quiero reafirmar el tema de las tercerizaciones, porque nos preocupa que la empresa Ciemsa esté realizando nuestra tarea de control y con cuatro funcionarios en un centro de monitoreo, sin poder tener efectividad en la tarea que se realiza, por la tecnología que se está usando. Es obvio que hay un achique de personal y cada vez son menos inspectores trabajando en balanza. Además, hay un cuerpo de tránsito que está trabajando en el puente de Sarandí del Yí, cuidando que no pasen vehículos superiores a tres ejes por el peso y el peligro de que pueda caer el puente. Ese cuerpo está formado por nueve compañeros que trabajan para todo el país. O sea que la tarea fundamental del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es el control, no se está haciendo. En muchas instancias lo hemos pedido al director Nacional y también al señor ministro, pero vimos que el 28 de febrero se cerró el presupuesto y entraron solo ocho personas y todas fueron destinadas a la administración en Montevideo y no van a la parte inspectiva. Por lo tanto, vemos que cada vez hay menos funcionarios presupuestados trabajando en esos puntos de control, que para nosotros son fundamentales y seguimos perdiendo y sigue ganando la tercerización en esos puntos.

Quería que quedara constancia de todo esto en la versión taquigráfica aprovechando esta instancia, porque son reclamos de compañeros que, inclusive,

trabajan en esos puntos de control, que ven que se le acerca la edad de jubilarse y no vislumbran una renovación ni ingreso de compañeros nuevos; lo único que ven es a los funcionarios de Ciemsa trabajando conjuntamente con ellos.

SEÑOR DIAKAKIS (Yannis).- Pertenezco a la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura, sector oficina. Integro la Coordinadora de Sindicatos en representación de nuestra organización y quería resaltar algo que recién mencionaba el presidente de la Comisión y que tiene que ver con lo fundamental que es para nosotros la negociación colectiva y por qué insistimos en que esta sea real

Si bien fue planteado por los compañeros, la idea es reafirmarlo. La negociación llega y se suscribe en base a convenios internacionales que ha suscrito nuestro país, que ha hecho historia en el movimiento sindical. Lo que tenemos hoy es esta Ley Nº 18.508, que es la única que nos da la garantía de realmente avanzar en cada uno de los temas que mencionaban aquí los compañeros.

¿Qué nos preocupa? El desconocimiento. Para nosotros negociación no es conversar; también es acordar y avanzar en las temáticas. No es solo hablar, que es lo que ha pasado, como se decía recién, en la Administración y con el ministro Rossi. Lamentablemente con él ni con sus representantes hemos podido dar pasos fundamentales en toda esta temática.

Cuando hablábamos de la temática pendiente de negociación, nos estábamos refiriendo a las homologaciones, pero también de un tema que se mencionó recién, que tiene que ver con el trabajo, la seguridad y la salud en el trabajo, algo fundamental para nosotros. En una negociación colectiva de 2011 -quizás se recuerde en este ámbito- entre la Coordinadora de Sindicatos con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no pudimos avanzar. No estoy hablando de 2015 -hace tres años-, estoy hablando de 2011, y no hemos podido avanzar. Lo único que obtuvimos en la administración de Pintado fue la formación de esa comisión de seguridad y de salud.

Nosotros estamos muy compenetrados con estos temas, con la salud y la seguridad de nuestros trabajadores, y lo único que se conformó fue una comisión en la que los trabajadores hemos realizado trabajos pero no hemos tenido nada de apoyo de esta administración. Tenemos pendientes casos fundamentales que tienen que ver con la violación de situaciones laborales de muchos sectores. Por ejemplo, desde hace dos años y medio o tres tenemos el planteo de los porteros, que están desarrollando sus funciones durante siete horas y media sin contar con sillas ergonómicas. Los compañeros que llegan a desempeñar funciones como porteros son mayormente trabajadores que por motivos de salud no pueden desarrollar funciones en las distintas unidades ejecutoras del Ministerio, y hoy están en peores condiciones, agravando su estado de salud y su situación laboral por el lugar en el que se encuentran. No hay ni siquiera un cerramiento; el frío en el ingreso al Ministerio de Transporte y Obras Públicas es aterrador. Lamentablemente, existieron graves problemas de salud por las malas condiciones de trabajo que esta administración no atiende. Lo venimos planteando desde hace tres años y no se nos dio respuesta; la directora Alba Florio tampoco lo hizo. Estamos pendientes de temas tan centrales como el trabajo y el salario, pero la salud y la seguridad de nuestros compañeros son fundamentales.

Nos han tomado el pelo nuevamente y siguen sin darnos respuestas, pero lo que más nos indigna es que en todas las unidades ejecutoras no solo ha habido dinero para los nuevos jefes de departamento, sino también cerramientos nuevos con aire acondicionado y una cantidad de condiciones laborales apropiadas para una o dos personas, cuando tenemos grupos de trabajadores en condiciones lamentables con problemas de salud por el frío que están pasando.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Agradezco a la delegación su concurrencia a la Comisión.

Debido a que acá se esbozó el supuesto trabajo que hace la Fundación Ricaldoni en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quiero solicitar a la Comisión que pidamos un informe por escrito al Ministerio para conocer su función y la de la empresa Ciemsa.

SEÑORA MACEDONIO (Lilián).- Nos preocupa a dónde va el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Nos preocupan nuestros puestos de trabajo y el destino del Ministerio, que se ve reflejado en todos estos puntos, porque uno va de la mano con el otro. Todo refleja la falta de interés por el bienestar de los trabajadores, desde lo que mencionaba el compañero sobre la seguridad y salud ocupacional hasta la carrera administrativa y la escala retributiva; todo demuestra que nos estamos destruyendo

En cierta forma, si hacemos un resumen de cada uno de los puntos, vemos que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está cayendo. Eso es lo que nos preocupa, porque en pocas palabras podemos definir la falta de interés de la Administración para que continúe el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como debe hacerlo. Si ponemos atención vemos que cada uno de los puntos va de la mano con el otro, y que lo único que la Administración nos comunica es que no le interesan los trabajadores. Lo que preguntaríamos al ministro es a dónde vamos si no atendemos estos puntos y a los trabajadores, que son los pilares fundamentales del funcionamiento del Ministerio.

El destino del Ministerio también se refleja con las privatizaciones. Y no nos hemos sentado con la Administración para trabajar la reestructura.

Pongan atención a lo que pedimos en cada uno de los puntos.

Víctor Rossi, en cierta forma, está destruyendo el destino del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y a la vez nos debilita a nosotros, que formamos parte del sindicato, porque debilita la herramienta sindical. Conocemos muy bien la historia de Víctor Rossi, sabemos que supo estar de este lado y por eso nos indigna más la situación. Él supo vivir esta situación y defender a los compañeros; hoy ese rol es nuestro. Estamos orgullosos de estar en este lugar; somos responsables de dar respuesta a nuestros compañeros.

Vean los puntos porque van de la mano con el mensaje que da Víctor Rossi a nosotros, los trabajadores.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Les agradezco su presencia.

Yo estaba el día que vino el ministro Rossi, al que respeto mucho; un gran trabajador que siempre ha estado cerca de la gente. Vengo de Ciudad del Plata y cada vez que lo hemos convocado por distintos temas de seguridad vial, él siempre ha estado. Me dio la impresión de que él está actuando de acuerdo a su forma de ser -ustedes lo conocen-, pero hay como un quiebre entre ustedes, que es lo que impide un diálogo más fluido. Me gustaría que de ambas partes se flexibilizaran. Si leen la versión taquigráfica de lo que dijo el ministro, van a ver que da la sensación de que él siempre está. A veces, no puede estar personalmente, porque tendría que clonarse. Quiebro una lanza por él, porque cada vez que lo convocamos hace una vista previa, trata los temas antes, y nos ha dado respuestas. Capaz que en la situación que está con ustedes es distinto; él responde mucho al vecino.

Con mucho gusto les haré llegar una nota que le hice; me gustaría que pudieran poner de ambas partes para no seguir una línea de enfrentamiento, porque me dio la impresión de que esa no es la idea de él.

Quedo a las órdenes para lo que quieran.

SEÑOR FIGUEIRAS (Jorge).- Desde el año 2015 está el ámbito de negociación. Inclusive, concurrir a esta Comisión es también tratar de buscar un ámbito de negociación.

Nosotros representamos a compañeros y atrás tenemos familias. Estos puntos están desde el año 2015 y no hemos avanzado nada. Por más que el ministro dé respuestas a los vecinos -lo cual está muy bien porque es parte de su rol hacerlo-, la respuesta que da a los sindicatos figura en las actas.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Respeto mucho la opinión de los demás diputados, pero si algo caracterizó al ministro Rossi es no responder a los vecinos en temas tan graves como el tren de UPM y otro tipo de iniciativas. Lo que ha primado es la soberbia, y por eso quiero dejar una visión distinta sobre la actitud del ministro, coherente con la que tiene con los trabajadores y muy a favor de emprendimientos de dudoso beneficio para el Uruguay.

Nosotros presentamos un proyecto de ley para reactivar el transporte ferroviario en manos de AFE y el ministro no le dio ningún eco, aunque sí se lo da al tren de UPM.

SEÑORA MACEDONIO (Lilián).- Nosotros, desde el año 2015 apostamos a la negociación bipartita, a ese diálogo bipartito, y no vimos resultados. Tal vez la postura del ministro sea la de escuchar y no negociar, porque nosotros nos sentimos escuchados, pero no llegamos a una negociación. Y es eso lo que hoy reivindicamos: poder concretar esos puntos. Dejamos bien claro que no queremos ir a conflicto. Hoy estamos acá y vamos a salir a la calle e ir a la DINATRA porque necesitamos respuestas que el ministro no nos da. De nuestra parte, en esta postura que tenemos como representantes de nuestros compañeros, vemos que el ministro no nos está respetando. Tenemos correos electrónicos enviados por los distintos sindicatos de esta coordinadora en los que pedimos por favor una respuesta del ministro para los distintos puntos según nuestros sectores de trabajo y nuestras realidades -por ejemplo las cabinas de los compañeros, la situación de los compañeros de arquitectura obra, de transporte, de secretaría-, inclusive en uno dijimos que apostamos a la negociación colectiva, pero el ministro nunca nos respondió. Llamamos a la secretaria del ministro esperando respuesta a los distintos temas, y no la hubo. Hoy llegamos acá porque tal vez el señor ministro sí le responda a algunos vecinos -no sé a quiénes- pero a nosotros, funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi no nos da una respuesta. Eso es lo que nos preocupa, y va de la mano con el futuro del Ministerio y de nuestros compañeros.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Voy a retirarme porque debo ir a la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente, que se está instalando.

Agradezco la presencia de los trabajadores. Estamos a las órdenes.

SEÑOR DIAKAKIS (Yannis).- Hay falta de voluntad para que realmente funcionen distintas comisiones de trabajo. A nuestro entender, se da como información a la sociedad que existe la Comisión de Seguridad, Higiene y Salud Ocupacional, que tiene nada más y nada menos que ver con la salud y la seguridad de más de tres mil trabajadores de este Ministerio -a la que nosotros vamos a dejar resoluciones firmadas por Rossi-, pero hoy, seis o siete meses después, ni siquiera se ha pedido por parte de las jerarquías información de cada una de las situaciones planteadas

Integro la Comisión desde 2013, y hemos planteado situaciones relacionadas estrictamente con esta temática. Para que tengan una idea, en la Dirección de Arquitectura, sector oficina, tenemos cuatro casos de salud mental. No se han formado las subcomisiones de salud en cada una de las unidades ejecutoras de este Ministerio -son siete-, aunque la Comisión se conformó en el año 2013 y logramos empujar junto con la Coordinadora de Sindicatos de ese momento un convenio con la Junta Nacional de

Drogas, justamente, para la prevención del consumo de alcohol y otras drogas en el ámbito laboral. Avanzamos en esa parte, pero lamentablemente, en la aplicación de cada una de las unidades ejecutoras no se exigió nada desde la Administración. La única que funciona es en la Dirección Nacional de Administración, sector oficina.

Tenemos una resolución del 21 de agosto de 2018 que tiene que ver con el Decreto 127, que hace a la seguridad y la higiene de la salud, a la preocupación de las patronales público- privadas en relación con la seguridad y la salud. Ahí se designa -hay nombres- a un sector de trabajadores de este Ministerio para que realicen una evaluación a fin de aplicar el sistema de emergencia y de bomberos en este Ministerio, donde no existe. ¡Qué dualidad de opiniones y situaciones!

Yo trabajo en un sector, la parte de oficinas, donde hacemos proyectos hacia toda la Administración central, hacia todos los organismos públicos, y todos se realizan con sistema de emergencia y evacuación de bomberos, como debe ser. Sin embargo, dentro del Ministerio está pedido desde 2018 que se haga esa evaluación de riesgo y no se ha realizado; ni siquiera tenemos información, se la pedimos a la directora general pero no se nos dio; ni siquiera se reunieron. Entonces, para afuera hay determinadas exigencias, pero en lo interno no se avanza y no se concretan aspectos que tienen que ver con la seguridad, la higiene y la salud de los trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión va a convocar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a enviar la versión taquigráfica de esta sesión al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y a la DINATRA.

Al mismo tiempo, hay un planteamiento del señor diputado Placeres en cuanto a pedir un informe de la actuación de la Fundación Ricaldoni y la empresa Ciemsa en el Ministerio. Nosotros vamos a ampliarlo pidiendo una información del conjunto de las empresas tercerizadas que realizan tareas para el Ministerio; queremos hacer un mapa en el conjunto de los ministerios porque nos preocupan las tercerizaciones.

Como Comisión, no estamos abocados a hacer un análisis personal de ningún ministro, sino a plantear que se cumpla con la negociación colectiva. Podríamos ahondar largamente en la trayectoria del ministro, en su resistencia a la dictadura como preso político y demás, pero no es eso lo que está planteado. Por tanto, no corresponde la personalización de las políticas. Vamos a abogar por que se instale una negociación colectiva real en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Agradecemos la presencia de la delegación y cuando recibamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas les enviaremos la versión taquigráfica de la sesión.

(Se retira de sala la delegación de la Coordinadora de Sindicatos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

(Ingresa a Sala una delegación del Sindicato Único de Transporte de Carga y Ramas Afines, SUTCRA, y de la Unión de Sindicatos del Transporte, UIS, de la Federación Sindical Mundial)

——La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a la delegación, integrada por los señores Marcelo Luzardo, de SUTCRA; Juan Arellano, de UNOTT Inter; Agustín Gutiérrez y Mariano Pouso, de Unión Ferroviaria, y Mauro Rivero y Daniel Casas, del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines.

SEÑOR LUZARDO (Marcelo).- Hemos estado en varias ocasiones en la Comisión y agradecemos que nos hayan recibido una vez más.

Hace años que los trabajadores de todo el sistema de transporte estamos preocupados por lo que está pasando en el sector.

Los legisladores saben que el transporte de carga por carretera está totalmente desregulado y los demás sistemas de transporte van por el mismo camino. Se está haciendo habitual el hecho de tratar de destruir las organizaciones para llevar a los trabajadores del transporte a la desregularización total. No obstante, la mayor preocupación que tenemos como mesa del transporte es tratar de informar a esta Comisión acerca de las situaciones que estamos viviendo.

Durante cuatro años luchamos para sacar adelante un sistema de guía electrónica de carga y de control de horas de los trabajadores, pero quedó para atrás, porque un juez en algún lugar así lo consideró. Lo digo de esta manera porque es la realidad, ya que no tenemos información al respecto. No tuvimos reuniones ni se nos comunicó qué fue lo que sucedió para que el sistema fuera vetado.

Nosotros creemos que ese sistema es muy importante para evitar lo que hoy está sucediendo en las rutas de Uruguay. El año pasado se produjeron entre trece y catorce muertes en la ruta y además dos trabajadores murieron sentados al volante a causa de infartos y hubo un suicidio. Esto nos preocupa y también nos inquieta que a los demás sectores los estén llevando a esa situación a causa de las privatizaciones y de la utilización de mano de obra extranjera. Más adelante los compañeros van a explicar la situación que se está dando en el área naval, donde el objetivo es no tener banderas nacionales y contratar trabajadores de otros países en condiciones inferiores a las nuestras. En el sector del transporte carretero también pasa esto, pero muy por arriba, porque hay camioneros que ingresan de Brasil, Paraguay y Argentina que hacen viajes locales en nuestras rutas para completar o para hacer más redituable el flete, y lo hacen en condiciones inferiores a las nuestras y con formas de pago muy diferentes.

Es muy complejo discutir sobre este asunto porque abarca muchas facetas. Es como si fuera una metralleta de problemáticas y cuando intentamos explicar lo que pasa, es difícil trasmitir el verdadero problema.

Como sindicato intentamos llevar adelante la regulación, que nos parece un paso fundamental para empezar a conocer a fondo la verdadera problemática, porque hoy no hay registros que muestren la realidad de los trabajadores. Cuando los trabajadores se matan en las rutas, muchas veces se toma el hecho como un accidente de tránsito; y si se mueren en la casa, se toma como algo no relacionado con el trabajo. El ritmo de trabajo es tal que hace que los trabajadores del volante ni siquiera puedan ir al médico, porque hay que pedir hora de una semana para otra y no se sabe dónde se va a estar trabajando en el momento de la consulta. Además, muchos trabajadores del volante no votan porque no tienen esa costumbre a causa de que muchas veces están en otro país en el momento de las elecciones. Ni siquiera sacan la credencial. Es decir que es una problemática muy compleja que abarca muchas áreas. Esto ha llevado a que haya falta de comprensión, porque es difícil entender cuál es la verdadera problemática.

Por eso, nosotros estamos muy interesados en el proyecto de guía electrónica y en el sistema de control de hora que consideramos fundamental para el país. Más allá de eso, creemos que tenemos que ponernos a pensar en un sistema global y multimodal de transporte, mediante el cual se puedan realizar coordinaciones para ir solucionado los problemas y que permita que haya reglas claras para todos los trabajadores del volante.

SEÑOR ARELLANO (Juan).- Represento al subgrupo 02 y soy integrante de la UNOTT por la parte interdepartamental de ómnibus. También represento a la nueva comisión de transporte en general, que funciona hace dos años.

Agradezco a la Comisión por habernos recibido.

En esta nueva instancia queremos destacar que falta regularizar muchos aspectos en el sector transporte, que nos afectan a todos.

El compañero hizo referencia a los camiones, pero en el sector interdepartamental de ómnibus también tenemos problemas. Hay empresas muy grandes que están siendo reguladas por los sindicatos a partir del año 2005, pero hay otras que no tienen gremios porque no permiten que se armen.

En el país hay aproximadamente diez mil ómnibus y solamente cuatro mil o cinco mil de esas unidades pertenecen a empresas que tienen sindicato. En esos casos, conocemos la desregulación que hay, la forma de pago y cómo viven los compañeros día a día. Si bien hay diferencias con el camión, algunas condiciones son muy parecidas porque hay empresas que no tienen líneas efectivas -los que hacen excursiones- y los patrones, cuando hacen un presupuesto, siempre van a tratar de abaratar el costo tirando abajo el jornal del trabajador del volante. Muchas veces esos trabajadores duermen en los ómnibus y es peligroso. Siempre se habla del valor de la carga de un camión, pero las vidas humanas que se trasladan en un ómnibus no tienen precio. Por eso, nos parece una locura que no se regulen esas situaciones.

Nosotros buscamos herramientas para poder regular el sector del transporte en todo el país. Sé que los legisladores han trabajado en algunos proyectos que han servido, pero habría que tratar de regular a las empresas de alguna forma. Por ejemplo, cuando el Estado contrata ómnibus de traslado interdepartamental, sería bueno que no solo se tomara en cuenta que la empresa sea solvente y tenga buenas unidades, sino que se exija que se cumpla con los laudos, los descansos y todo lo que tiene que ver con los derechos del trabajador del ómnibus. Muchas veces el Estado contrata empresas sin saber las condiciones en que están los trabajadores. Creo que esa regulación tiene que empezar a darse de alguna forma.

Nosotros pensamos que la guía electrónica es el comienzo del camino para regular, pero se tiró para atrás y no sabemos por qué. No pretendemos que se mate al capitalismo ni a quienes tienen ómnibus o camiones, sino que queremos que se regule para que las fuentes de trabajo no se vean afectadas. En estos momentos en el sector urbano y suburbano ni siquiera tenemos guarda y dentro de un tiempo las nuevas tecnologías van a terminar con la mayoría de los puestos de trabajo. Entonces, tendremos que reconvertir a los trabajadores para que trabajen en otros sectores. En el interior del país, por ejemplo en Fray Bentos, hay camiones tritrenes que quitan trabajo. No decimos que no se traigan, pero hay que regular para que en el futuro no se terminen las fuentes laborales. Nos parece que el capitalismo de forma egoísta pretende terminar con las fuentes de trabajo, sin tener en cuenta que también somos consumidores y tenemos familia.

Por lo tanto, queremos que se pueda regularizar y colaborar en ese sentido. Más adelante, vamos a presentar un trabajo escrito sobre lo que estamos haciendo en la comisión de transporte, para que los legisladores lo analicen.

SEÑOR POUSO (Mariano).- La situación del transporte nos preocupa muchísimo.

Históricamente ha existido una pica entre el camión y el tren, entre el barco y el camión. Sin embargo, los trabajadores organizados estamos buscando generar una herramienta que permita enfrentar la concentración de capital a nivel del transporte.

Cada vez se transporta más mercadería, pero hay menos personas involucradas en los procesos de producción. Resulta infame lo que está ocurriendo a nivel del transporte de carga, como por ejemplo, la extensión de la jornada laboral por encima de lo que marca la normativa vigente. En ese sentido, el Estado y los organismos competentes, los ministerios de Transporte y Obras Públicas y Trabajo y Seguridad Social, deben tener una actitud más firme porque se está violando la normativa.

A nivel ferroviario, hemos enfrentando una transformación que implicó el pasaje del monopolio de AFE a un sistema con operadores privados. Actualmente, hay una empresa paraestatal y más adelante va a haber más porque la normativa lo permite. Inclusive, hay operadoras a nivel de las empresas constructoras, porque transportan sobre la vía.

¿Qué hizo la empresa paraestatal cuando se constituyó? Desreguló la jornada del maquinista; que puede transportar 1.000.000 de kilos de cualquier producto, inclusive, combustible. Cuando estaban dentro de la órbita de AFE, había un reglamento estricto que decía que solamente se podían exceder las ocho horas de trabajo si había un descarrilo. Sin embargo, la paraestatal, que está constituida en un 51% por AFE y el resto por la Corporación Nacional para el Desarrollo -es decir que están involucrados los ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas-, incide en esos aspectos, ya que actualmente se ofrece un premio al maquinista por llegar a destino. En la vía, en algunos casos tiene una velocidad máxima de circulación de 40 kilómetros por hora, por lo que es prácticamente imposible arribar a destino en una jornada de ocho horas. Se ofrece un premio a un trabajador que transporta 1.000.000 de kilos, que tiene que ingresar a zonas densamente pobladas, para que cumpla los objetivos de la empresa de maximizar la ganancia con una visión que consideramos que no es adecuada para una empresa paraestatal.

Estamos muy preocupados porque consideramos que es el momento de regular esos aspectos. Actualmente, existen mecanismos tecnológicos a nivel ferroviario y se están instalando sistemas guiados por satélites. Además, en el ferrocarril central va a haber un sistema de ultratecnología que permite identificar el maquinista, la carga y la duración del trayecto. En otros países, los maquinistas son relevados inclusive con un helicóptero en la mitad de un desierto. ¿Por qué? Porque con una visión moderna y no depredadora se plantea que es más importante la seguridad operativa para que el tren llegue a destino, que tener una persona 25 horas arriba de una máquina transportando, por ejemplo, 1.000.000 de kilos de sustancias químicas explosivas y contaminantes, como va a ocurrir cuando se instale la nueva planta de UPM.

Reitero: es una situación preocupante que ocurre en todos los sectores. Por ejemplo, en la paraestatal sabemos que se ha contratado a personal militar retirado para presionar a la organización sindical. Los trabajadores ferroviarios estamos organizados bajo una misma bandera, es decir, los públicos y los privados. Cuando comenzamos con la organización, comenzaron los ataques. Es el mismo problema de los camioneros: cada vez que forman un núcleo de base, *trácate*. Y en algunos casos es el Estado el que hace el *trácate*. Las empresas que están organizadas en el transporte de combustible la marcan con una cruz, y para afuera. Y ahí ¿quién tiene la llave? El ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene llave de muchas cosas; está dando algunos pasos a nivel ferroviario con la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario pero no sé… Yo no sé en qué otro sector estén muriendo quince, dieciséis o diecisiete trabajadores por día, además de otras personas que mueren por accidente, como es el caso de los camioneros que vuelca un camión por semana o más; vuelcan camiones dentro del campo y ni nos enteramos de esos accidentes. Esto puede seguir pasando.

Hablamos de que este mundo cada vez tiene más tecnología y estamos viviendo una realidad en el transporte, en algunos sectores, que resulta preocupante pero ello no ocurre donde la organización sindical es fuerte. Quiere decir que es una estrategia la de golpear a las organizaciones sindicales, y no se puede mirar para el costado. Nosotros vamos a dar pelea, nos estamos organizando. Hay pasos que las autoridades pueden dar a fin de regular algunas cosas que, con este nivel de tecnología que tenemos, son groseras.

Yo pertenezco al sector público y Agustín al privado. Hemos enfrentado conflictos muy feos en la paraestatal y ¿quién para la oreja? El patrón privado. Si el Estado trata así a sus trabajadores, si nos está dando esta visión de que está bien y se genera una guía para controlar a los camiones, pero mueren quince trabajadores y otras tantas víctimas por año ¿qué pasa? No pasa nada. Además, se trae a otras personas de otro país y, como están en la mala, se aprovechan de ellos pagándoles menos y trabajando el triple; se terceriza y se precariza.

En el día de ayer tuvimos un problema con el sector limpieza porque obligaban a la limpiadora a colgarse de las ventanas de la nueva terminal sin arnés para limpiar los vidrios. Las muchachas resolvieron no seguir aguantando eso y ¿cuál fue la resolución de la tercerizada? Despedirlas a todas. Tuvo que intervenir la Unión Ferroviaria y tenemos el problema de la trabajadora despedida. Eso es lo que trae la tercerización porque no hay responsables; no hay quién dé la cara. Es una situación dramática. Quienes estamos acá transportamos la comida, la gente, sustancias peligrosas; estamos en lugares donde puede haber accidentes y problemas.

Pido disculpas por lo desordenado de mi exposición; muchas veces hablamos con Marcelo acerca de lo nerviosos y preocupados que estamos porque está en riesgo la vida de las personas. Si mañana tuviéramos que dar la vida por una cosa que está bien, los trabajadores organizados lo hemos hecho y lo volveremos a hacer. Pero que nos estén sacando la vida para que engorden estas grandes empresas que, cada vez más, están en manos de menos gente, consideramos que tiene que existir alguna solución por parte de las autoridades y del Parlamento diciendo que esto se tiene que detener. Además, debe haber una visión clara del control del Estado en cuanto a promover el respeto a las libertades sindicales, le guste o no lo que opinen los sindicatos; nosotros podemos equivocarnos como cualquiera.

Me acaba de avisar un compañero que tenemos todas las barreras de la zona metropolitana, que son automáticas, fuera de servicio por la lluvia. Estamos hablando de una licitación que costó US$ 12.000.000 y que, siendo automáticas, no funcionan. ¿Quiénes están al pie de la barrera? Con este equipo de lluvia que tengo puesto, con una banderita roja y una verde, estamos en el siglo XXI, los trabajadores ferroviarios, cuando AFE tenía un sistema de barreras propias con tecnología nacional. Tenemos la barrera que está en la ciudad de Toledo que tuvo una sola falla en doce años porque se robaban los cables. Y acá contratamos a una empresa argentina de una trasnacional, que vino a hacer una obra que le costó US$ 12.000.000 hace diez años y cuando llueve la barrera no funciona. El sindicato protesta, y como somos públicos, no nos pueden echar; si fuéramos privados, ya estábamos todos afuera. Eso es lo que está pasando.

Esperamos que los parlamentarios tomen en cuenta la situación dramática por la que se está atravesando, pues se está muriendo gente por esta desregularización, precarización, tercerización y ataque a las libertades sindicales.

SEÑOR GUTIÉRREZ (Agustín).- Pertenezco a la Unión Ferroviaria.

Quisiera complementar lo que decía mi compañero de sindicato y exponer una situación que cada vez es más preocupante dentro del sector.

Como mesa coordinadora de sindicatos, que intervenimos en lo que respecta al transporte ferroviario, marítimo, carretero y de pasajeros, estamos muy preocupados porque vemos una gran precarización en la implantación a futuro de un modelo de trabajo. Cada vez más los trabajadores del país vemos un aumento en cuanto a la precarización y las condiciones de trabajo que son peores. Y cada vez más dicen: "Es lo que hay; si no te sirve, te vas". En el sector ferroviario ello implica -como decía mi compañero- que las locomotoras lleguen a destino sin importar si se atrasan, lo que

suceda en el camino ni cuántas horas se trabaje, porque al cobrar por viaje, no importa si uno está tres o quince horas arriba de una máquina, que no tiene baño, que tiene menos de un metro cuadrado de cabina donde circulan dos tripulantes. A quien no le guste, se tiene que ir. La represión dentro de la operadora privada es "O te gusta, o te vas"; se hace una represión directa a los trabajadores organizados. Hay diferencia de viajes entre maquinistas que hacen veinte viajes por mes y, otros, que hacen tres viajes por mes. Hemos preguntado a la empresa cuál era el criterio de selección de personal, es decir, por qué algunos hacen tanta cantidad de viajes y, otros, tan pocos. Pero la empresa casi ni tiene diálogo con la parte organizada; no nos responde y dice que esa información no la puede dar. Le planteamos acerca de la situación del levantamiento de las vías por UPM en lo que tiene que ver con el ferrocarril central, le preguntamos acerca de lo que sucederá con nuestro trabajo, si existe un plan o estrategia de la empresa y nos responden que esa información es exclusiva y no la pueden entregar.

Entonces, vemos que esto no es solamente un ataque a la herramienta sino también a las condiciones de trabajo. Todos los días llegamos a la empresa preocupados en cuanto a si estará abierta, si nos llamarán para hacer un viaje, etcétera. A los trabajadores esto nos ocasiona un gran estrés porque no sabemos qué decir a nuestras familias y, cuando terminamos la jornada laboral, no sabemos si al otro día tendremos trabajo o no ya que la empresa dice que la información es exclusiva y confidencial. Esto nos preocupa bastante.

Yo hablo en cuanto a mi sindicato, pues es en lo que más interiorizado estoy. Sé que esto sucede en todos los demás sectores del transporte. Sería bueno que se creara una comisión en el Parlamento integrada por trabajadores que saben cuál es la realidad que se vive y cuentan con información, que tiene que ver con el transporte multimodal porque, al final, en el transporte intervienen todos ya sea para la mercadería como para pasajeros. Observamos que la desregulación sucede en todas las áreas. Nos parece que por ahí puede encontrarse una salida.

SEÑOR RIVERO (Mauro).- Quisiera hacer un breve repaso acerca de en qué está trabajando la coordinadora o mesa de transporte, a lo que apuntamos, cuáles son nuestras propuestas para el desarrollo del país en los aspectos laborales, lo que mejorará la vida de todos los ciudadanos y permitirá progresar al Uruguay.

Cuando hablamos del transporte multimodal, apuntamos a que la mercadería de Uruguay sea trasladada de la mejor manera teniendo en cuenta la logística más económica no solamente para el Estado sino también para las empresas, pues lo que se busca es eso.

Existen problemas graves en cuanto a la regularización de los trabajadores de los camiones, de los ómnibus y de los ferroviarios. ¿Por qué tendríamos que trasladar mercadería en camiones desde Rivera a Montevideo sabiendo que en Rivera el camionero igualmente no perdería su trabajo y podría llevarla hasta el puerto de Salto y, en barco, hasta el puerto de Montevideo?

Al preguntarnos esto, nos damos cuenta de que tendría que haber un plan estratégico de desarrollo del transporte multimodal. La realidad es que la flota naviera de pabellón uruguayo, es inexistente. Hay un solo barco que transporta cerca de cuarenta contenedores y trabaja muy poco; trabaja para multinacionales y lleva contenedores desde el puerto de Montevideo a Zárate en Buenos Aires. Se apunta a eso.

Por otra parte, tenemos problemas con trabajadores que hacen veinte horas en los camiones. Lo mismo sucede con el tema de los ferroviarios donde hay que desarrollar mucho más el transporte por tren. Entonces, apuntamos a que se genere un proyecto a largo plazo en donde se regularice a los trabajadores -que todavía siguen trabajando

largas jornadas-, máxime cuando se sabe que en un futuro se reducirá la jornada de ocho horas. Asimismo, que se apunte a un transporte más barato que contamina mucho menos y no pone en riesgo la vida de los ciudadanos. Hay que tener en cuenta que Paraguay, por el río Paraná, traslada con un solo remolcador seis tripulantes y treinta y dos barcazas; en ellas van más de mil cuatrocientos camiones cargados. En Paraguay, que es un paraíso laboral pues no cuentan con los derechos laborales que hay en nuestro país, se aprovechan de esa situación. Pero, con lo que generó nuestro país a lo largo de su historia en cuanto a los derechos y conquistas de los trabajadores, además de las organizaciones que están detrás de todo ello, creo que sería más redituable y se podría llevar a cabo, consiguiendo conquistas para los trabajadores como, por ejemplo, la reducción de la jornada laboral o que los camioneros trabajen cerca de donde viven.

Por todas estas razones, solicitamos que el Estado apoye el desarrollo del transporte priorizando lo dicho anteriormente.

En los últimos tiempos nuestro país otorgó bonificaciones especiales a la flota paraguaya que trabaja con el puerto de Uruguay. Se trata de la flota más grande de América del Sur, además de la segunda flota fluvial más grande de todo el mundo, después de la de Estados Unidos.

En toda esa flota de mercadería que mueven los paraguayos -que no solo es producción de ellos sino que también mueven a la nuestra- no hay un solo tripulante uruguayo. Por ese motivo, apuntamos a que desde acá se generen condiciones de diálogo con la cámara de armadores paraguayos, a fin de que los tripulantes y marinos uruguayos, en vez de cambiar de profesión, realmente puedan trabajar de la suya.

En ese sentido, el sindicato ya inició conversaciones con la Embajada de Bolivia por este tema. En menos de un mes, nuestro país firmó un tratado con Bolivia y se acordó dar la misma bonificación a este país a los efectos de que los uruguayos podamos navegar en bandera boliviana. Con esto Bolivia se estaría ahorrando sacar su producción por el Océano Pacífico o por la hidrovía, más del 25% de lo que gasta en el traslado. Entonces, sería irrelevante que Uruguay hiciera gestiones a fin de que pudiera haber un tripulante uruguayo por cada tres barcos. No podemos pedir que en todos los barcos haya un tripulante uruguayo o que en la mitad de los barcos la tripulación sea uruguaya. Simplemente estamos pidiendo que nos dejen trabajar y ser partes -gracias a las bonificaciones que otorga el Estado uruguayo- del reparto de la torta, como se dice habitualmente.

Esas bonificaciones que se otorga a los paraguayos y bolivianos, también se otorga a las navieras multinacionales. Hace menos de dos semanas se hizo público que la ANP otorgará bonificaciones del 8% a las navieras que aumenten las escalas en el puerto de Montevideo, y un 5% a las que las mantengan. Esta medida está hecha para contrarrestar las medidas adoptadas en el puerto de Buenos Aires bajo el cambio de gobierno de Macri y que se vienen aumentando a favor de las multinacionales. Entonces, pedimos lo mismo que se hace con los paraguayos y los bolivianos: cuando el Estado impulse una bonificación -no estamos en contra de que se bonifique a las empresas para que trabajen en el Uruguay, si es necesario-, que hace mover a los trabajadores, al puerto, a los camiones y a toda la producción de nuestro país, se tenga en cuenta a los marinos que necesitan trabajo. Si miramos que el 80% de la producción del Uruguay sale por el puerto y no tenemos barcos, nos tiene que llamar la atención a todos. Por ese motivo quisiéramos que, desde el Estado, se impulse que los trabajadores puedan embarcar en banderas extranjeras, a quienes se les otorgan bonificaciones. Les damos bonificaciones pero no se les pide nada a cambio; solamente que vengan al Uruguay.

Esto sucede en el aspecto internacional, pero también tenemos problemas locales, como pasó a principios de este año con empresas que trabajan en Uruguay en cuanto a

la existencia de la regulación y la competencia desleal, no solo entre empresas sino, además, entre trabajadores.

Sucedió que en los primeros días de enero la empresa Buquebus despidió a una compañera en período de lactancia. Buquebus, que durante toda su historia se caracterizó como una empresa que reprime a sus trabajadores creando su propio sindicato y despidiendo a todos los trabajadores del SUNTMA en los últimos años de la dictadura, creando un sindicato paralelo que sigue hasta el día de hoy y que favorece a la empresa, sigue reprimiendo a los trabajadores. De un momento a otro, la empresa después de que se le haya negado el dique Mauá, por arte de magia, propone que va a despedir a ciento veinte trabajadores.

De esos ciento veinte trabajadores, hoy a se despidió a cerca de diecisiete y uno será despedido en estos días. Por eso, es evidente que a la empresa hoy le sobran tripulantes. ¿Por qué? Porque desde organismos del Estado, como Prefectura, se permite a la empresa trabajar con una sola tripulación en varios barcos. Depende de la cantidad de pasajes que venda en el mercado, es el barco que utiliza en Colonia. Entonces, con una sola tripulación va cambiando de barcos. Es una conquista histórica de nuestro sindicato que los tripulantes sean del casco. Por más que pertenezcan a la empresa, no se los puede estar cambiando todos los días de un barco a otro.

Además, por una medida que toma el Estado, a través de Prefectura, la empresa le cuesta al Estado cerca de $ 50.000.000 por año, al pagar a esos trabajadores que están en el seguro de paro ya desde el año pasado, y los van haciendo rotativos, jugando con los puestos de trabajo de esos tripulantes. Probablemente, si hubiera salido lo del dique Mauá, esto no habría pasado. No lo dudo, por lo que representa López Mena, por su capacidad y por cómo le ha ido. Él piensa que el Uruguay es un país de gente que quiere ser pobre, pero hay que tener bien en claro que nosotros estamos muy ofendidos con la empresa. Esto es histórico, pero nos genera indignación que echen a una compañera en período de lactancia, que el sindicato proponga resolver la situación y que desde la empresa se haga de cuenta que no están hablando con nadie y que no les interesa, porque saben que la mayoría de los tripulantes son de un sindicato amarillo.

Por eso, creo que en este tipo de empresas tenemos que prestar mucha atención. Tenemos que indagar mucho más, averiguar mucho más, informarnos de lo que pasa en Buquebus, de las cosas que hace, de cómo se maneja realmente López Mena con sus trabajadores. Como dijo un expresidente del Uruguay: "¡Qué raro que a Buquebus nunca le hacen huelga, nunca le hacen paro!". Por algo será. Si es así, es porque reprime a los trabajadores y a muchos de ellos les cuesta poder expresar lo que viven en esa empresa.

Hay que apuntar a que esto cambie. Estamos en eso desde hace años. Ya hemos venido a la Comisión y se ha planteado que es difícil, pero nosotros apuntamos a que se tiene que regular por el lado de Prefectura. Sabemos que en Colonia tienen una influencia muy grande, pero no solamente ahí, sino en todo el país. Pasó durante casi todos los gobiernos que tuvo una influencia importantísima.

Por otra parte, está la desregularización de los oficiales de la Armada jubilados que trabajan en la Marina Mercante. Se jubilan y trabajan en la Marina Mercante. En todas las empresas en las que trabajan con el sindicato y en las que no trabajan con él, todas las gerencias tienen oficiales retirados. ¿Por qué para las empresas es estratégico contratar a estos oficiales retirados de la Armada? Porque son juez y parte, porque cada vez que necesitan un trámite, tienen a un capitán, tienen a un alférez retirado, que cuando llegan a la Armada le abren la puerta y son bienvenidos y no tienen que hacer ningún tipo de trámite. Y a los trabajadores nos siguen poniendo trabas. Nosotros no pedimos que hagan la vista gorda con los trabajadores; pedimos que sea para todos igual y pedimos que si sabemos que estamos pasando por una situación grave, en la que hubo un

retroceso de la Marina Mercante, desde los ochenta, ya perdiendo los últimos buques de ultramar, cuando la producción del Uruguay salía con barcos de bandera uruguaya y hoy en día esas empresas se fundieron o tienen invertidos sus capitales en empresas con buques de bandera paraguaya, apuntemos a que realmente puedan trabajar los marinos y el que se jubiló, haga uso de su jubilación o renuncie a ella si le gustan tanto los barcos. Apuntamos a que se pueda hacer eso. Estuvimos en la Comisión de Defensa Nacional y la idea es poder profundizar un poco más y ver de qué manera podemos mejorar esta situación.

Dentro de lo que es el plan maestro portuario 2018- 2035, se vienen cosas muy importantes, como la ampliación del puerto, el puerto de Capurro, donde se va a trabajar con el dragado y todo el desguace de lo que son los barcos hundidos. Se trata de una licitación que costará al Estado más de US$ 4.000.000. Se va a desguazar cerca de la mitad de los barcos que hay hundidos, nada más: veintidós en esta primera etapa, que ganó una empresa española.

Lo que exigimos a futuro es que en las licitaciones públicas pueda participar el trabajador, pueda participar el marino, no en la elaboración de todo el contrato, como mínimo en una cláusula en la que diga que la empresa que va a trabajar deba tener un convenio colectivo con el sindicato representativo del sector, como sí lo tiene la Ley Nº 19.078, que habla de los dragados.

Por ejemplo, en el dragado, por más que la empresa trabaje menos de quince meses y no tenga que embanderar, debe tener un convenio colectivo con el sindicato representativo. A eso es a lo que apuntamos, no solamente para este tipo de tareas, sino también para lo que se pueda llegar a venir en Punta Yeguas en los próximos años, que sabemos que también es un trabajo importantísimo. Y no solamente eso: todos tenemos que informarnos mucho más de lo que puede llegar a representar más de quinientos barcos de bandera china en el Uruguay y en las condiciones que trabajan sus tripulantes, lo que puede generar para la región.

Queríamos ver de qué manera podemos generar las condiciones junto con ustedes para cambiar la dinámica y la logística del transporte uruguayo.

SEÑOR CASAS (Daniel).- Lo que venimos a buscar en el día de hoy es un compromiso de ustedes para que se genere algo, porque hay leyes. Algunas hay que cambiarlas; otras, hay que hacer que se cumplan, porque lo que están haciendo las empresas es sacar el espíritu de cada ley e interpretarlo como ellos quieren. Lo que necesitamos hoy es un compromiso de ustedes para generar una Comisión, porque nosotros tenemos los problemas, pero también conocemos las soluciones para resolverlos.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Por un lado, quiero celebrar esta instancia en la que están todos quienes se vinculan al transporte, porque era necesario discutir en profundidad lo que es el transporte, con sus particularidades en los diferentes sectores.

Se han planteado varios aspectos generales de cada sector, pero quiero que profundicen -para ver cómo nos movemos nosotros como legisladores- sobre el tema y el pedido de la reunión de hoy: el control de horario y guías electrónicas de carga. No me quedó muy claro y me parece que sería bueno que lo plantearan con mayor profundidad para ver cuál es el pedido concreto.

SEÑOR LUZARDO (Marcelo).- Está bloqueado. Tenía que empezar a funcionar en este mes, pero no funciona. No sabemos por qué.

Por oídas nos llegó que algún juez dijo que la licitación no era legal o tenía fallas. No sabemos. Hemos pedido reuniones al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero no hemos tenido respuestas. Es lo que

sabemos. Por eso, la información es escueta, porque nos llegó de esa manera. No sabemos en qué se falló. Para poder hacer un reclamo más profundo sobre la situación, tenemos que saber cuál es la respuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- El hecho de que se pueda plantear una serie de reivindicaciones del conjunto de los gremios que actúan en el área tienen algunos componentes muy comunes.

El tema de la precarización del trabajo se plantea tanto a nivel del transporte carretero, como ferroviario, porque se está planteando por parte de la Unión Ferroviaria que en la parte que no es estatal, que funciona como empresa paraestatal, hay un proceso de precarización del trabajo y de desconocimiento de los derechos de los trabajadores. Lo mismo se plantea a través del SUNTMA.

El SUNTMA ha reiterado varias veces en esta Comisión cuestiones que han planteado otros gremios: las enormes facilidades que tienen oficiales retirados de las Fuerzas Armadas para acceder a diferentes ámbitos, ya sea marítimos, que tengan que ver con la creación de empresas aéreas o con otras situaciones que generan el desplazamiento de puestos de trabajo.

Acá se planteaba la necesidad de control de las leyes y demás. Yo creo que hay que trabajar en analizar la situación de los procesos de tercerización.

En esta Comisión se ha presentado un proyecto y, al mismo tiempo, ese control de las leyes en cuanto a la tripulación nacional en los buques de distintas banderas. Nosotros creemos que hay que intentar discutir con la contraparte pero, al mismo tiempo, generar una Comisión en la que los trabajadores digan que tienen denuncias, pero también propuestas.

Hay que trabajar en la generación de esa Comisión con las contrapartes que son distintas, porque hay diferentes áreas, pero tanto a nivel privado como a nivel paraestatal, se han planteado procesos de tercerización y desconocimiento de derechos laborales que son muy preocupantes. Por tanto, creo que es una tarea pendiente de la Comisión tratar de contribuir a generar ese espacio.

Queremos ser muy claros; siempre tratamos de ser muy precisos desde la Comisión. La Comisión no tiene las potestades para cambiar situaciones que son totalmente abusivas y contrarias a la ley. Lo de Buquebus es clarísimo: la generación de un sindicato amarillo, el despido de tripulaciones enteras, el tema de generar mecanismos por los cuales cuando los trabajadores afiliados al sindicato de clase reclaman son despedidos, es una situación de carácter permanente.

Desde la Comisión debemos buscar los mecanismos para tratar de convertirnos en un sitio de la lucha de los trabajadores, porque sabemos que son situaciones totalmente desiguales.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Con la delegación anterior, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quedamos en invitar al Ministerio, por lo que podríamos agregar el tema concreto de por qué no se instaló todavía el mecanismo de control. Me parece que es bueno comentar el tema al señor ministro por nota y considerarlo.

El otro asunto que trajo el SUNTMA en su momento fue el tema mercantil sobre el comercio del transporte naviero, con el tema de la bandera y de la flota paraguaya. Nosotros quisimos convocar a la Cancillería, porque es un tema de relacionamiento internacional y no pudo venir. Sería bueno consultar al señor ministro sobre esa posición de la situación naviera sobre el río Uruguay y el Paraná.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos comprometemos a trabajar en el tema, sabiendo las dificultades que existen, pero trataremos de dar una mano en el tema.

La Comisión de Legislación del Trabajo agradece la presencia del Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines (SUTCRA) y de la Unión Internacional de Sindicatos del Transporte (UIS) de la Federación Sindical Mundial.

(Se retira de sala el Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines (SUTCRA) y la Unión Internacional de Sindicatos del Transporte (UIS) de la Federación Sindical Mundial)

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación de Trabajadores de Meteorología Nacional)

——La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a la delegación de la Asociación de Trabajadores de Meteorología Nacional integrada por la señora Cristina Mathisson, presidenta; Ian Schou, secretario general; Betina Rozza, secretaria de organización, e Iair Glaser, abogado asesor.

SEÑORA MATHISSON (Cristina).- Agradecemos a la Comisión por habernos convocado. Nuevamente estamos acá por temas vinculados al Instituto Uruguayo de Meteorología.

Primero que nada, queremos remarcar que ayer tuvimos una instancia bipartita con el Inumet y que después de muchos meses sin negociación se restauró ese ámbito. Cuando el viernes pasado fuimos a la DINATRA, la negociación no fue real, ya que estuvimos desde las 10 y 30 horas de la mañana hasta las 15 horas reunidos en lugares diferentes porque el Directorio se oponía a hablar directamente con nosotros. Estuvimos de intermedio en intermedio sin tener ninguna reunión todos juntos; nosotros salíamos y ellos entraban o estábamos en dos ambientes diferentes, y el equipo de la DINATRA iba de un lugar a otro. Esto nos resultó totalmente atípico; si bien hay intermedios para hablar con una delegación y otra, no se hace toda una reunión en ámbitos separados como se dio en esta oportunidad. Eso muestra la dificultad que tienen las partes para negociar. Finalmente se saldó esto y ayer se concretó una reunión bipartita. En base a esa reunión bipartita que se concretó, teníamos pensado cambiar el discurso en la Comisión o en la prensa y en las instancias que tuviéramos el día de hoy, pero nuevamente esta mañana, sin haber sido comunicado ni negociado previamente, llega a los jefes de sección una resolución de cambio de horario, que tampoco fue discutida con los trabajadores. Sin necesidad de llegar a la negociación colectiva, hay acuerdos y actas que se tienen que respetar, y esta resolución no los respeta. Por lo tanto, como consecuencia de este hecho, nos vemos en la libertad de traer aquí todos los temas que teníamos pensado tratar.

La dificultad principal que tenemos dentro de todo el marco del conflicto es la ausencia de negociación colectiva que tienen los trabajadores en Inumet. Todo lo que tiene que ser tratado y discutido en negociación colectiva, o sea todo lo que corresponde a condiciones laborales, salario, carrera, descripción de las funciones, no ha sido tratado con el sindicato de Meteorología, y esto trae consecuencias el conflicto. Tampoco se respeta la normativa en cuanto a cómo ingresan los funcionarios que siendo contratados tienen que pasar a régimen de función pública, y ese es uno de los puntos que habíamos denunciado en esta Comisión. Tenemos cuatro compañeros, que estaban en un grupo de contratos a término, que no fueron regularizados en contratos de función pública cuando correspondió. Llama mucho la atención que estos compañeros eran los que habían sacado mejores puestos en el concurso de ingreso y los que, además, tenían varios años de experiencia en meteorología. Hay compañeras que durante más de diez años trabajaron en servicios de meteorología y no se les pasó a función pública. Esa es una de las cosas que más nos preocupó. Hicimos la denuncia inmediatamente -esto fue en diciembre- y todavía no se había podido tratar. Se planteó en la DINATRA y se nos habló de las evaluaciones, pero queremos remarcar que no tenían evaluación desfavorable, ni

faltas; no tuvieron ningún tipo de problema y no se los regularizó, y esto ya atañe a la fuente laboral. Lo preocupante es que esto no se trató en negociación colectiva. Nosotros nos enteramos por los compañeros que fueron notificados de que no iban a ser regularizados en la función pública. Estos cuatro compañeros quedaron afuera, pero sí se regularizó a otros. No entendemos cuál es el motivo de esta discriminación si no tenían evaluación desfavorable, ni faltas, ni existe ningún hecho que amerite su no contratación; estos compañeros eran los que estaban más preparados para cumplir la función.

El otro tema que también denunciamos a esta Comisión es la situación de otra compañera. Ella cumplía parte de las guardias en pronóstico, en la central de análisis, y la otra parte en la estación de Rocha. Esta compañera tiene vivienda en Rocha y además estuvo unos años haciendo una maestría en el CURE de esa ciudad. La Dirección Nacional de Meteorología le propuso hacer la mitad de las guardias acá y la mitad en Rocha, y ese era el régimen de trabajo que iba llevando. Después le redujeron la cantidad de guardias en Montevideo y se las aumentaron en Rocha. Esta compañera salió con licencia maternal, luego estuvo con medio horario, y cuando estaba por terminar el período maternal le comunicaron que le iban a pasar todas las horas a Rocha, pero con cambio de escalafón. Es decir que tiene que perder su carrera funcional en el escalafón técnico profesional y pasar al escalafón especialista. Ella dijo que no, que quiere mantener su escalafón. Las funciones que cumple no son contradictorias porque los meteorólogos somos preparados en todas las áreas de meteorología: para hacer predicción, estadísticas climatológicas y observaciones. El Estado habla de la profesionalización de la función y nosotros creemos que cuanto más preparado está un meteorólogo para estar en cualquiera de los lugares de Meteorología, es mejor. El argumento que ponen es que la función que ella iría a desarrollar en la estación de Rocha no condice con la función del escalafón técnico profesional, y nosotros decimos que sí, que esta función es perfectamente adecuada al escalafón que ella tiene en la carrera administrativa. Ella está cumpliendo esta función, parte en Montevideo y parte en Rocha, desde el año 2013. Eso tampoco fue negociado en mesa de negociación colectiva ni pudimos dar nuestros argumentos. Ella terminó presentando una nota en disconformidad porque le decían que si no aceptaba eso le pasaban todas las guardias a Montevideo, a central de análisis, y ella tiene casa solo en Rocha; el apartamento que tenía en Montevideo lo entregó cuando le informaron que le pasaban todas las guardias a Rocha. Lo que ella no sabía era que le iban a sacar el derecho a la carrera administrativa y que la iban a cambiar de escalafón. Este perjuicio nos parece muy grave. Es un caso puntual, pero ya se ha dado, porque tenemos una compañera que fue trasladada a Artigas en las mismas condiciones y también perdió el escalafón. Tenemos otros compañeros de otros escalafones a quienes les pasó lo mismo por haber sido trasladados. Entendemos que este hecho lo teníamos que denunciar; debe resolverse para que no dañe la carrera administrativa de los compañeros. Cuando en la Dirección Nacional de Meteorología había un traslado al interior, no se cambiaba el escalafón si la persona iba a cumplir función meteorológica, y esta compañera va a cumplir una función meteorológica para la que está preparada.

Por otra parte, algo también muy importante, es que con la aplicación de la reestructura, por medio del Decreto 270/018, se provocó una importante rebaja salarial a muchos compañeros que, inclusive, pasa de los $ 10.000. En el caso de matrimonios que trabajan ambos en Meteorología, la rebaja salarial fue casi de $ 19.000, de un mes para otro, y sin haber sido comunicados previamente. No fuimos comunicados sobre la rebaja salarial que íbamos a tener. Ellos dicen que es por aplicación de la reestructura y porque salarizaron partidas, y nosotros entendemos que para salarizar partidas, para que haya cambio en los salarios, tiene que haber negociación colectiva y tenemos que estar enterados los trabajadores. No porque ellos pongan una tabla salarial en una reestructura

debemos tener rebaja salarial. Inclusive, el mismo decreto de reestructura dice que en caso de que hubiera rebaja salarial, se pagaría por partida complementaria. Sin embargo, no hubo ninguna partida complementaria que compensara la pérdida de salario que sufrieron varios compañeros.

Lo mismo sucede con esta comunicación que recibimos hoy por el cambio de horario. Cuando se aprobó el estatuto del año 2013, se dejaba bien claro que sería a partir de la aplicación del nuevo estatuto, y el mismo caso es para Meteorología: a partir de la aplicación del nuevo estatuto. Tienen que respetar los horarios que ya hay en Meteorología y que vienen cumpliendo los funcionarios. Si ellos aplican como quieren este nuevo cambio de horario, la rebaja salarial va a ser aún mayor, porque se van a mantener los mismos sueldos, algunos ya están rebajados, con una carga horaria mayor. Todo esto no pasó por el ámbito de negociación colectiva. Si bien nosotros presentamos recursos por la reestructura y eso va al Tribunal de lo Contencioso Administrativo, todos sabemos que los tiempos de los juicios son de casi tres años y que, mientras tanto, los salarios de los trabajadores están menguados y perjudicados, y no se trata de sueldos de $ 60.000, $ 70.000 o $ 100.000; la mayoría son de $ 50.000 para abajo; por lo tanto, una rebaja salarial es importante. En un sueldo de $ 30.000, una rebaja de $ 6.000 es importante.

Ya hemos estado en otras instancias en esta Comisión. Siempre el problema más grave es la falta de negociación, por eso se dan estas situaciones de conflicto. Seguimos pidiendo lo mismo: que intercedan con el Directorio de Meteorología para que se respete la negociación y las normativas, porque para la reestructura no se respetaron. Hemos solicitado distintos ámbitos de negociación, pero no nos han recibido. Por ejemplo, en noviembre y diciembre solicitamos una reunión a la Oficina Nacional del Servicio Civil y nunca nos convocaron. Entendemos que todas estas instancias nos corresponden y son un derecho de los trabajadores dentro de la negociación colectiva.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos recibido varios planteamientos del sindicato y en más de una oportunidad hemos convocado al Directorio. De alguna manera, hay que retomar la necesidad imperiosa de poder discutir e incorporar la negociación colectiva que es de carácter fundamental, no solo para esta Comisión, sino para todo el esquema laboral. Claramente, la Comisión no tiene potestades para definir situaciones particulares pero sí tiene la obligación de plantear que se genere ese ámbito. Nos vamos a comunicar con el Directorio y lo vamos a convocar para pedir respuestas a los planteamientos que ustedes han formulado. Al mismo tiempo, les vamos a plantear la necesidad de retomar ámbitos de negociación, ya sea bipartita o tripartita, que consideramos imprescindibles para resolver las situaciones que están planteadas.

SEÑOR GLASER (Iair).- Soy el nuevo asesor del sindicato.

Nosotros vemos que del otro lado tenemos una barrera porque aun los ámbitos previos de negociación colectiva son una mera formalidad. Constantemente nos alegan cosas como que consultaron con la Oficina Nacional del Servicio Civil y les dijeron que están de acuerdo. El gran tema es qué consultan. Si hacen una consulta sin poner todos los hechos y simplemente preguntan si se pueden modificar los horarios, probablemente la Oficina Nacional del Servicio Civil diga que como poder, se puede, y está dentro de las facultades. Pero eso no implica que no sigan el paso establecido por ley de la negociación colectiva. Si no le exponen a la Oficina Nacional del Servicio Civil que hay funcionarios que ya tienen otro horario y otros regímenes y que se zanjó en la DINATRA que no iba a haber reestructuras hasta tanto quedara vigente el nuevo Estatuto, nos dejan siempre sin herramientas. Del otro lado nos dicen que Servicio Civil está de acuerdo, pero cuando vemos la consulta, no está hecha en su totalidad; y como no tenemos el ámbito de la negociación colectiva, tampoco podemos plantear de forma

conjunta esa consulta. Lo más correcto sería plantear las dos opciones y que Servicio Civil se expida con la totalidad de los elementos. En este nuevo ámbito en el que yo intervengo, entiendo que es fundamental la negociación colectiva porque es allí donde se deberían resolver estos problemas.

Nos gustaría tener cierta receptividad del otro lado; ayer estuvimos en una reunión en la que firmamos que íbamos a actuar de buena fe, con lealtad, y en el día de hoy recibimos un correo electrónico que nos avisa que se cambiaron las situaciones; ayer no nos comunicaron nada. Pedimos que se pueda retomar la negociación colectiva y que no tengamos que molestarlos a ustedes con estos planteos que deberíamos poder resolver en el ámbito correcto que es la bipartita.

SEÑORA ROZZA (Betina).- Quiero comentar los problemas que tenemos de persecución sindical y acoso laboral.

Se dieron algunos hechos en el área de pronóstico del tiempo y en otras, pero hubo uno en particular de persecución sindical en que se produjeron gritos y acusaciones. También existe acoso laboral, porque muchas investigaciones administrativas se hacen para un lado y cuando se cometen faltas de otro lado se dice que se trata de un error aislado. O sea que no se maneja de la misma manera lo que hace un funcionario u otro, dependiendo de la cercanía que tenga con el Directorio.

Ahora tenemos un nuevo ámbito, por lo que no voy a profundizar demasiado en este aspecto, pero quiero dejar claro que ha habido persecución sindical y acoso, y esperamos que no ocurra más.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión va a convocar al Directorio del Instituto Uruguayo de Meteorología para tratar de dar una mano en la conformación del ámbito que se mencionó, en el cual es factible resolver la problemática.

Agradecemos la presencia de la delegación. Vamos a enviarles la versión taquigráfica de la reunión que tengamos con el Directorio.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación de Trabajadores de la Meteorología Nacional)

(Ingresa a Sala una delegación de MontevideoGas)

——Con mucho gusto damos la bienvenida a una delegación de MontevideoGas, integrada por el ingeniero Carlos Bellomo, gerente general; el ingeniero Marcelo Busquets, gerente de recursos humanos; el doctor Fernando Pérez Tabó, asesor laboral, y el doctor Alberto Foderé, asesor jurídico.

Esta Comisión, que ha seguido muy de cerca los últimos acontecimientos producidos en la empresa y que desde hace años está tratando de aportar en el sentido de mejorar las condiciones de relacionamiento entre la empresa, los trabajadores y el Estado, resolvió invitar a la dirección de la empresa para analizar las perspectivas del relacionamiento y del desarrollo en cuanto al gas. Cuando se cursó la invitación estábamos en una situación distinta a la actual; posteriormente y antes de que se pudiera concretar la visita de la empresa se dieron hechos que han agravado la situación. Actualmente, se ha enviado al seguro de paro a una cantidad importante de trabajadores, tenemos entendido que se produjo un despido, y la asamblea de trabajadores resolvió llevar a cabo algunas medidas que se habían anunciado hace tiempo como, por ejemplo, el control obrero de la empresa. Es decir que la situación se agravó, lo que desde nuestro punto de vista no le hace bien a la empresa ni a los trabajadores, y el conjunto de la sociedad lo ve con preocupación. Incluso, ha habido episodios de enfrentamientos muy duros en el último período.

Sabemos que la situación es compleja y que el Gobierno ha hecho planteamientos a la empresa y a los trabajadores. Uno de ellos tiene que ver con instalar una negociación global y que no se proceda a enviar a los trabajadores al seguro de paro, pero no fue contemplado por la empresa e incluso tenemos entendido que hay un despido. Además, los trabajadores resolvieron poner en práctica algunas medidas.

Seguramente, esta conversación nos va a permitir ahondar en el asunto para poder encarar la situación.

Comunico a la empresa que la Comisión de Legislación del Trabajo resolvió por unanimidad solicitar a las partes que dejen de lado las medidas que ocasionan y agravan la situación de conflicto. Eso implica solicitar a la empresa el levantamiento de los seguros de paro y el despido, y pedir al sindicato que deje sin efecto la resolución del control obrero de la empresa. No se trata de una solución definitiva, sino que se pretende generar, junto con los ministerios de Industria, Energía y Minería y de Trabajo y Seguridad Social, un marco de posibles soluciones a la situación planteada.

Reitero que por unanimidad de todos los sectores representados, la Comisión hace este planteamiento a la empresa y vamos a convocar al sindicato en el mismo sentido, tratando de ayudar al establecimiento de un ámbito en el cual se puedan dar de otra manera los procesos de discusión.

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- Agradecemos la invitación a esta nueva audiencia en la Comisión.

Quiero destacar que otras delegaciones de la distribuidora y del accionista Petrobras han comparecido en diversas ocasiones en este y en otros ámbitos legislativos. Por ejemplo, estuvimos en la Comisión de Industria, Energía y Minería los días 2 de diciembre de 2015, 20 de abril de 2016, 6 de julio de 2016 y 23 de noviembre de 2016. Además, estuvimos presentes en la Comisión de Legislación del Trabajo los días 11 de noviembre de 2015, 13 de diciembre de 2017, 12 de junio de 2018 y 17 de octubre de 2018, como siempre, con el propósito de brindar información clara y transparente, y dar respuesta a las consultas que tienen los señores legisladores.

Estas y otras acciones de intercambio nos permiten decir que es conocida la grave situación financiera que está atravesando el sector de gas natural, que se explica por la falta de una fuente abundante, firme y competitiva de gas. Esto ha provocado un déficit estructural al servicio de distribución de gas por causas ajenas al control de la empresa y ha generado el quiebre de la ecuación económica financiera de la concesión. El abandono por parte del Estado del proyecto de regasificadora empeoró la situación. Hoy seguimos dependiendo exclusivamente del gas natural argentino y de las incertidumbres en el abastecimiento desde el vecino país. En otras oportunidades nos hemos referido a ello.

En este contexto, la distribución de gas se viene soportando con permanentes aportes del accionista Petrobras, para continuar prestando un servicio con los más altos estándares de seguridad y operación de la red de distribución de gas natural. Ante dicho contexto desfavorable y para cuidar la salud financiera de la empresa, se hace imprescindible implementar medidas legítimas para la reducción de costos laborales. Se trata de medidas que han sido cuidadosamente planeadas para mitigar las necesidades de fondos de la empresa y no afectar la seguridad y la calidad del servicio brindado a los clientes. Esta situación es ampliamente conocida por las más altas autoridades nacionales de los ministerios de Industria, Energía y Minería y de Trabajo y Seguridad Social, de las comisiones de industria y energía de ambas Cámaras y de esta Comisión de Legislación del Trabajo, entre otras.

El 21 de junio de 2018 las máximas autoridades de MontevideoGas, en una reunión con el señor ministro de Trabajo y Seguridad Social, dieron a conocer las medidas programadas para la reducción de los costos laborales, entre las que estaba la propuesta de no ajuste de salarios en el ámbito de consejo de salarios y la suspensión temporal del contrato de trabajo por parte del personal, sin descartar otras medidas si la situación se continuaba agravando. Asimismo, se reafirmó, y lo continuamos haciendo en cada oportunidad, la voluntad de diálogo de la empresa y la disposición a buscar en el ámbito tripartito las soluciones alternativas que contemplen el objetivo de ahorro buscado, que es un asunto sumamente relevante.

Posteriormente a esa reunión, la empresa accedió a distintos plazos solicitados por el señor ministro y por el señor director de Trabajo. La falta de alternativas condujo en forma ineludible e impostergable a implementar medidas de reducción de costos como el seguro de paro y esfuerzos económicos de la empresa para continuar con el retiro incentivado de empleados con causal jubilatoria. En respuesta a ello el sindicato dio inicio a medidas de fuerza desproporcionadas, como por ejemplo una huelga de hambre de veinticinco días de duración, la segunda en un período menor a un año. El acuerdo que se firmó el 9 de noviembre pasado estableció una tregua hasta el 31 de diciembre de 2018 a la que la empresa accedió para negociar acciones de reducción de costos laborales -ese era el propósito- u otras medidas que vinieran a mitigar las necesidades de fondo de la empresa en dos ámbitos en paralelo, es decir, en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y en el de Industria, Energía y Minería. No hubo propuestas del sindicato y los planteos del Poder Ejecutivo han sido inocuos, insuficientes y parciales a lo largo de todos estos meses, a la vez que se pretendía el levantamiento de las medidas de reducción de costos previstas por la empresa, sin ninguna equivalencia económica a cambio, que permitiera mitigar las necesidades de fondo de la compañía; por ejemplo -como comentamos en la reunión anterior-, una reducción del margen de Ancap que igualmente establecía un precio alto y no competitivo que no producía ninguna mejora en la situación de la empresa. Es decir que se plantearon alternativas desconociendo la grave situación financiera de la compañía.

Al advertir que se aproximaba el fin del plazo estipulado en el acuerdo del 9 de noviembre, a mediados de diciembre la empresa planteó dos propuestas para extender el plazo de negociación. Una era al 31 de enero, es decir un mes más de prórroga, y otra al 7 de febrero de 2019. La primera, que fue planteada al ministro de Trabajo, también incluía una propuesta al Gobierno a los efectos de lograr un acuerdo por un plazo de un año sin despidos ni seguro de paro. La segunda, fue formulada en reunión tripartita el 7 de enero de este año y fue rechazada por la dirección del sindicato.

En resumen, la empresa hizo diversas propuestas que fueron descartadas o no respondidas. Además, del no ajuste salarial, se planteó el no pago del canon de la concesión. Se aguardó una respuesta y ante su ausencia, el 31 de enero pasado MontevideoGas pagó bajo protesta el canon de la concesión por US$ 1.200.000.

El 22 de febrero pasado, en consejo de salarios, se impusieron ajustes salariales y de salarios mínimos por el período de dos años, con el voto negativo de las empresas de gas que lo fundamentaron basándose en su crítica situación financiera, dado que dependen íntegramente del aporte de sus accionistas. Destaco que en el caso de Conecta, los accionistas son Petrobras y Ancap. Es decir que habiéndose descartado por parte del Poder Ejecutivo y de la organización sindical las diversas propuestas, habiendo la empresa aguardado diversos plazos en forma responsable y con la grave situación financiera, se implementaron medidas legítimas y anunciadas de suspensión temporal del contrato de trabajo de veinte trabajadores -está pendiente alguna otra suspensión por licencia- y un despido, para paliar el déficit financiero que tenemos. Sin perjuicio de ello,

una vez más, manifestamos nuestra disposición al diálogo y a la negociación para identificar alternativas que vayan en la dirección de las necesidades financieras de la empresa. Ahora bien: no podemos descuidar en ese compromiso que el paso del tiempo nos afecta y nuestra disposición al diálogo es permanente. Sin embargo, no está al alcance ni tenemos capacidad para seguir aguardando soluciones cuando hay planteos que son insuficientes, como comenté, y que, en definitiva, lo que no se demoran son las necesidades de fondo de la compañía. Está en la responsabilidad de la gestión, tomar las acciones necesarias para continuar brindando el servicio con calidad, con seguridad en la operación, buscando tener la menor asistencia posible del accionista.

Haciendo referencia a la versión taquigráfica que nos hizo llegar la comisión sobre la audiencia del 6 de febrero del año pasado con la organización sindical, permítanme referirme a la amenaza que desde julio de 2018 viene haciendo la organización sindical en cuanto a realizar el control obrero. Esto es tomar el control de la administración, la gestión y operación de la empresa por sus propios medios y desplazando a los legítimos administradores y gestores, algunos de los cuales estamos aquí presentes.

Al respecto, reiteramos, que esa amenaza constituye un acto ilegítimo. Estamos muy preocupados por esa medida ilegal tanto la empresa como su accionista Petrobras. Además, creemos que esta es una mala señal para el país y para los inversores, ya sean nacionales o extranjeros. Por todos estos motivos, desde aquel momento venimos a solicitar la colaboración del Poder Ejecutivo, lo cual hemos hecho, si no recuerdo mal, en cinco ocasiones. Llama mucho la atención que se haga una amenaza grave y que esta no sea rechazada en forma inmediata por el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo. Por el contrario, hemos visto manifestaciones del Poder Ejecutivo como ocurrió en el caso de una entrevista el pasado 9 de noviembre a la señora exministra de Industria, Energía y Minería, ante una medida anunciada por el sindicato de control obrero, respondió que dicho sindicato estaba en todo su derecho. Similar a dicha apreciación, observamos en la versión taquigráfica del pasado 6 de febrero donde el diputado Luis Puig manifestó que los trabajadores tienen legítimo derecho a realizar un control obrero. Entendemos que estas afirmaciones arengan y estimulan a seguir ese camino ilegítimo. Por lo tanto, nuevamente hacemos un llamado a la reflexión de estas medidas ilegítimas a la vez que nos preguntamos si esta afirmación sobre el control obrero es una posición de esta Comisión de Legislación del Trabajo.

Asimismo, confiamos en que el ordenamiento jurídico del país, dado que Uruguay es un Estado de derecho, inhiba cualquier acción en este sentido. Además, esperamos que el Poder Ejecutivo actúe según la ley y las normas que promulgó.

SEÑOR NÚÑEZ (Gerardo).- Quiero destacar y subrayar el planteamiento que realizó el presidente de esta comisión relacionado a buscar un mecanismo que implique la suspensión de las medidas anunciadas por la empresa y por el sindicato, porque me parece que ese ha sido el tono de esta comisión en todo este largo conflicto de intentar sentar a las partes y encontrar una solución definitiva a un problema existente. Sin perjuicio de ello, creo que hay que hacer algunas aclaraciones o apreciaciones.

En primer lugar -esto lo digo con absoluto respeto a la delegación presente-, parece un fundamento de poco peso, de poco sustento, plantear que el despido de una persona o el envío al seguro de paro de veinte trabajadores vayan a resolver la dificultad en cuanto a la ecuación económica que presenta la empresa. En función de los números que la empresa presentó en otras oportunidades, como la reunión que se realizó el año pasado, no creo que ese elemento mueva la aguja en forma favorable a la empresa. Creo que acá la empresa está tomando a los trabajadores de rehén -lo quiero decir con total claridad- en un conflicto que es por dinero a otra escala. Pero son los trabajadores que

terminan quedando en el lugar más incómodo y pagando el pato, como se dice habitualmente.

Nunca me refiero a las medidas sindicales; no opino sobre ellas. Sin embargo, respaldo absolutamente lo dicho por la entonces ministra de Industrias, Energía y Minería y, también, lo señalado por el diputado Puig. Así como la empresa tiene su potestad de llevar adelante las medidas que entienda pertinente, aún fuera de los ámbitos de negociación, los trabajadores también tienen su derecho, su posibilidad, de llevar adelante el anuncio de medidas. Quiero que sea catalogado de esa manera, pues acá no ha habido amenazas sino anuncios de medidas que pretenden llevar adelante los trabajadores frente a una situación en la cual se van acortando los márgenes de negociación. Venimos de dos huelgas de hambre que tienen impacto; las huelgas de hambre no son ejercicios para nadie. No es una recomendación desde el punto de vista de la salud para nadie. Y eso se entendió en otras oportunidades y por ello las partes accedieron a buscar caminos de diálogo. Quiero plantear estos elementos porque sería deshonesto de mi parte no decir acá cuál es mi visión, que tengo entendido es compartida por otros integrantes de esta comisión, en el sentido de cómo se ha venido desarrollando este conflicto.

Sin entrar en las distintas valoraciones que podemos poner arriba de la mesa, quiero remarcar lo que decía tanto el presidente de esta comisión como quien les habla: la necesidad de retomar un espacio de negociación real, creíble y con garantías para todas las partes. Ese es el objetivo. Sin adjudicarme la posición del gobierno ni de los trabajadores, todas las partes mencionadas anteriormente, están con esa disposición. No quiero hacer ninguna recomendación a la empresa y me parece que deberíamos presentar un pedido razonable de los planteamientos y no solicitar aquello que termina siendo difícil de tramitar y de digerir, no solamente para el gobierno sino también para los trabajadores involucrados.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Con los compañeros también apostamos al diálogo entre las partes porque consideramos que defender la fuente de trabajo es fundamental. Si bien vemos el deterioro que hay en la relación entre el trabajador y la empresa, desde mi postura personal, considero que la empresa ha hecho mucho esfuerzo pero también lo han hecho los trabajadores. Hay que tener en cuenta que hoy la palabra sindicato en el Uruguay está haciendo mucho ruido en la población. Se trata de una herramienta muy valiosa pero en estos momentos creo que está perdiendo los objetivos fundamentales. Más allá de todo eso, personalmente, apuesto a que el trabajador no pierda la fuente de trabajo y a que la empresa ponga de su parte todo lo que sea posible. Agradezco muchísimo al señor Busquets porque siempre expone todo en forma muy clara. Nosotros, como comisión, debemos procurar mitigar el problema y apostar al diálogo.

Creo que queda bien clara nuestra postura; pertenecemos al Partido Nacional en minoría. Más allá de todo eso, creo que importan las personas y dejar de lado la numerología que se aplica fríamente aunque sin mala intención.

Por otra parte, considero que fueron infortunadas las palabras de la exministra de Industria, Energía y Minería en su momento porque incentivan y motivan un montón de cosas que generan ruido del otro lado. Nosotros estamos para eso: para que esta comisión cumpla la función que debe cumplir, que es apostar al diálogo.

Creo que estaría bueno borrar posiciones anteriores y empezar de nuevo, empezar a trabajar mirando hacia delante, hacia el futuro y pensar que podremos tener otra visión en poco tiempo. Para mí sería un gusto poder colaborar en eso.

Quedo a las órdenes como siempre.

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- En efecto, las medidas de reducción de costos de la empresa son para paliar el déficit. El sector tiene un problema que es estructural que, como dije, tiene que ver con la ausencia de una fuente de abastecimiento abundante, firme y competitiva. Ahora bien; es responsabilidad de quienes administramos y gestionamos la organización para continuar brindando el servicio que, reitero, llevamos adelante con los más altos estándares de seguridad y de calidad, y disponer del financiamiento necesario. Esto es en el entendido de que primero una empresa debiera financiarse por sí mismo, y no es lo que está sucediendo con MontevideoGas. Históricamente venimos dependiendo del aporte del accionista, cuando una concesión, en definitiva, lo que tiene previsto es una rentabilidad razonable. O sea que estamos en el polo opuesto. No solamente estamos hablando de que no se obtiene una rentabilidad razonable -que la pretendemos- sino que estamos dependiendo exclusivamente del aporte del accionista. Entonces, responsablemente debemos buscar, como dije, los medios legítimos para que la empresa sea autosustentable. Las medidas de reducción de costos laborales, no son las únicas que la empresa implementa y no resuelven la situación pero, como dije, vienen a paliar el déficit. Hay que considerar que dentro de los costos totales de la empresa, más del 60% son costos laborales. Entonces, no hay cómo evitar una reducción de esos costos, buscando de manera planificada y ordenada que tengan el menor impacto posible. Estamos hablando -aunque no descartamos otras medidas- de suspensión temporal de contrato de trabajo, de un despido, de esfuerzos económicos que la empresa hizo para obtener el retiro voluntario de personas con causal jubilatoria. Quizás eso no sea suficiente pero, como dijo, lo fuimos pensando de manera planificada y ordenada, buscando primero defender el servicio, la razón de ser y, luego, por supuesto, la fuente de trabajo. Ahora bien; si hacemos una mirada de la situación de la empresa, podremos observar que la empresa cumple con todas sus obligaciones, es decir, paga a sus proveedores, el gas, los salarios, brinda un servicio de calidad y paga el canon de la concesión. Hemos solicitado en diversas oportunidades la colaboración del Estado, del gobierno para paliar la situación del déficit. Y la situación en la que nos encontramos, es que no hemos tenido el apoyo necesario.

En definitiva, hoy por hoy, además de las medidas de reducción de costos que afectan a los trabajadores de la empresa, esta está siendo financiada por el accionista. Lamentablemente, debemos decir que no hemos conseguido el apoyo que entendemos corresponde por parte del gobierno.

Estamos a disposición para los ámbitos de diálogo; lo hemos estado siempre.

Hacía un *racconto* de las oportunidades en las que hemos accedido a distintos diálogos y mesas de negociación. Este acuerdo del 9 de noviembre, esta tregua que nos fijamos era para hablar de la reducción de costos laborales. Pasó el tiempo y no se alcanzó el objetivo. En definitiva, no debemos olvidarnos de ello: la necesidad que tiene la empresa en pos de su salud, es la reducción de costos laborales que se hace absolutamente necesario. La empresa misma propuso prórroga a esa tregua: una para el mes de enero, otra hasta el 7 de febrero. Aguardamos prudentemente estas semanas para ver si en la otra mesa de negociación aparecían soluciones que mitigaran esas necesidades de fondo. Esas soluciones no aparecen y la empresa no tiene otro camino, no tiene condiciones financieras de seguir aguardando por soluciones. Reitero que, sin perjuicio de ello, estamos a disposición para explicar, fundamentar, colaborar en la identificación de soluciones, entendiendo que el ámbito de discusión es el tripartito en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, sin perjuicio de lo cual -como hacemos en esta oportunidad- estamos a disposición para explicar y fundamentar por qué hacemos lo que hacemos. En definitiva, no tenemos condiciones para seguir aguardando nuevos plazos sin medidas de reducción de costo.

Sin perjuicio de ello, con medidas de reducción de costos y, como lo hemos hecho en otras oportunidades, con medidas de fuerza, siempre estaremos abiertos al diálogo y a la discusión de temas.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Quisiera saber a qué se refiere cuando dice que solicitaron apoyo del Estado, del gobierno. ¿Qué fue lo que solicitaron concretamente? ¿Una reducción en qué?

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- Hemos hecho diversos planteos al Gobierno uruguayo para restablecer la ecuación económica- financiera de la concesión que, como dije, está absolutamente quebrada, con déficits permanentes en distintos ámbitos

Lógicamente, frente al Ministerio de Industria, Energía y Minería, por ser la contraparte en la concesión -por eso citaba un caso bien reciente, como fue, por ejemplo, el no pago del canon de la concesión que acabamos de pagar hace unos días atrás, el 31 de enero- hemos replanteado en múltiples ocasiones un restablecimiento de la ecuación económica y de las condiciones en general de la concesión, a la vista de que genera permanentes pérdidas.

Aprovecho para agregar que hace más de ocho meses que venimos negociando estas reducciones de costos. Es una manera de cuantificar cuál ha sido la voluntad permanente de diálogo de la empresa.

SEÑOR NÚÑEZ (Gerardo).- En la medida de sus posibilidades, quisiera solicitarles si nos podrían acercar los números en los cuales fundamentan esta situación de desequilibrio de la empresa desde el punto de vista económico.

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- Por ser un servicio público concesionado, los números de la empresa están abiertos. De hecho, además de los balances, específicamente reportamos la contabilidad regulatoria de la URSEA en forma anual y ahí está disponible la información que refleja la situación financiera y patrimonial de la compañía.

Por supuesto que también podemos facilitar los balances de la empresa, pero la contabilidad regulatoria está hecha con base en los propios balances de la compañía.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Muchas gracias a la delegación por comparecer ante la Comisión.

Quisiera hacerles una consulta sobre el despido y el seguro de paro del personal.

¿La empresa lo ve en forma rotativa o en forma definitiva? La Comisión no está en una negociación; la Comisión permanentemente ha tendido algunos puentes. El tema es que a veces los tiempos ayudan a avanzar en otra búsqueda, pero quizás la empresa está viendo que esto es definitivo o se puede manejar.

Como bien dijo el señor presidente, la Comisión no solo está dispuesta a plantear opciones a la empresa, sino también al gremio.

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- Por supuesto que la empresa está abierta a opciones, a alternativas que vengan a compensar las medidas que la empresa ha tenido que tomar en forma ineludible.

La suspensión de los contratos laborales es temporal. El despido es definitivo, pero sin perjuicio de ello estamos dispuestos a atender medidas, planteos, alternativas, que las evaluaremos y, lógicamente, las consideraremos en su justa medida.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Agradezco muchísimo al ingeniero Bellomo por los datos, porque eso abre otra posición

También me gustaría solicitar que el Poder Ejecutivo tomara en cuenta el llamado al diálogo que hace la empresa sobre la reducción de costos y que el Estado también

colabore y aporte para sobrellevar este tema, porque es una empresa importante que presta un servicio a la ciudadanía y creemos que también el Estado debe poner de sí cuando la situación de crisis ya es conocida por todos, así como también cuáles son los gastos fijos de todas las empresas y los aportes que deben hacer.

Desde nuestra parte, solicitamos que el Estado también ponga de sí y apueste al diálogo y a la solicitud que ha hecho la empresa durante ocho meses.

SEÑOR PRESIDENTE.- Realmente es una empresa en la cual han existido, históricamente, conflictos muy duros. El doctor Pérez Tabó ha participado. Personalmente, he participado en esas situaciones de conflicto y muchas veces la falta de diálogo o de voluntad de poder negociar agravan las situaciones.

En primer lugar, lamento profundamente que la empresa no se avenga al planteamiento que hace por unanimidad la Comisión de Legislación del Trabajo de generar un ambiente que facilite un intercambio, un diálogo, una negociación en la cual seguramente participarían los trabajadores, la empresa y el Poder Ejecutivo en la búsqueda de las soluciones, porque distender esta situación nos parece que es importante para poder contribuir. No da garantías de soluciones, pero puede contribuir. Propone una distensión en un ambiente muy tenso, muy complejo. Sin duda, lamento que la empresa no se avenga a ese planteamiento

Claramente, acá no ha habido una contribución de los accionistas. Acá ha habido una contribución muy importante de los trabajadores, que en la empresa son el 40% de la cantidad de trabajadores al momento de la privatización en el año 1995, cuando estaba Gaz de France y no era Petrobras, pero de alguna manera esto es la continuidad de esa situación y también se han seguido reduciendo puestos de trabajo en Petrobras. Creo que la empresa ha jugado sus cartas en una situación de confrontación

A nadie escapa que hace pocos meses la empresa denunció convenios, entre ellos el de la estabilidad laboral, que regían desde hace muchos años en la empresa, que en su momento fueron modificados. En realidad, ese paso previo que dio la empresa es el que posibilita avanzar, por ejemplo, en despidos

Creo que la empresa se está planteando una situación de presión, de confrontación, está tomando a los trabajadores de rehenes -no me cabe duda- y está presionando al Estado en algunos aspectos que tendrá que evaluar, pero realmente cuando se plantea que, a contrapelo de lo que piensa la empresa, se pagó el canon, no se está teniendo en cuenta que el canon está establecido en el pliego de condiciones, en el contrato y demás. Creo que pagar el canon, que durante mucho tiempo la empresa no pagó en el orden que estaba establecido por el Estado y que llevó, en su momento, a que el Estado tuviera que ejecutar la garantía de la empresa, es lo que corresponde por usufructuar un servicio público. Esto es un servicio público concesionado; no puede plantearse como una cuestión excepcional por parte de la empresa.

Creo que acá deben jugar varios actores en una situación compleja como es el tema del gas natural, las dificultades en el tema de la regasificadora y demás. Como es tan compleja la situación, no es necesario agregar nafta y abanico a este conflicto; ya lo tiene. Lo hemos visto a lo largo del tiempo. Hemos visto cómo la población se ha solidarizado con los trabajadores en los dos últimos conflictos con las huelgas de hambre que llevan un sacrificio de los trabajadores que la realizan, de su entorno y demás y creo que, en realidad, el intento que hoy realiza la Comisión es para plantear que vamos a distender esta situación y posibilitar la llegada de soluciones. Sinceramente, no creo que el planteamiento que hoy hace la empresa de que los seguros de paro y el despido desde el punto de vista económico puedan cambiar la ecuación de la empresa. Yo creo que no es así, porque si lo fuera, yo pediría a la empresa que cuantificara cuánto implica esto en

ahorro y, en todo caso, tal vez aparecerían medidas alternativas que pudieran significar decir que no hay gente en el seguro de paro, que no haya despido, pero plantear que esto cambia la ecuación me parece que no estamos hablando de la gran crisis económica que plantea la empresa en su situación.

Si veinte trabajadores en seguro de paro y un despido resuelven la situación de la empresa, yo creo que no llegamos a entender muy bien la dimensión de lo que está pasando. Hago una nueva invitación a plantearse retomar los caminos de diálogo y de negociación. De ninguna manera esta Comisión se plantea sustituir al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Lo que estamos planteando es generar un ámbito en el cual a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la empresa y los trabajadores se pueda llegar a la búsqueda de soluciones. Ni siquiera nos estamos planteando instalar en este ámbito el espacio de negociación. Sí creemos que en cualquier ámbito que se establezca sería conveniente que todos bajáramos la pelota: no se genera la situación de seguro de paro y de despido, y no se genera la situación de control obrero.

Yo dije y reafirmo lo que expresaba el ingeniero Bellomo en cuanto a la legitimidad de una medida con esas características que el país ya ha visto en diferentes situaciones en defensa de empresas, en defensa de la democracia y demás.

Hay múltiples ejemplos -tal vez el ingeniero Bellomo no los conozca- de esa realidad planteada. Por lo tanto, una vez más hago la invitación a dejar de lado las medidas y, si la empresa reconsiderara el tema, nosotros le haríamos el mismo planteo al sindicato.

SEÑORA CONDE (María Luisa).- Agradezco enormemente los datos.

Por supuesto que a veces no entiendo lo que con mucho respeto dice el señor diputado Puig, presidente de la Comisión

Nosotros vemos que ustedes han apostado al diálogo, porque las instancias están marcadas acá en las versiones taquigráficas de que han venido, han participado, escuchado con mucho respeto y siempre han respondido.

El ingeniero hablaba de números y dijo que están disponibles. El señor diputado Núñez pidió números que están. Por lo que entendí, las medidas se suman a otras. Los seguros serían rotativos o se conversaría y el despido, obviamente, no.

Personalmente, pedí que el Poder Ejecutivo apostara también al diálogo y que se diera esa instancia. Ya conocen la impronta de cada uno. Nuestra impronta es sumar y realmente a veces desconocemos otras historias. Miramos para adelante, queremos que esto sume y que la empresa siga funcionando y brindando un buen servicio, porque es de riesgo y de seguridad para la población que todo esté bien, en orden, que el trabajador esté contenido y que entienda la responsabilidad que tiene en sí mismo de llevar adelante el servicio como corresponde. Entonces, sería muy atrevido de mi parte solicitar algo más o meter la mano en el bolsillo de la empresa, cosa que no me corresponde, porque ustedes son los que manejan los números y sería impropio de mí.

Reitero: nuestra impronta ya la vieron. Es tal cual. Entendí los números, entendí la circunstancia del país y que el país ponga, como corresponde, su parte en todo esto y que no sea perjudicado uno ni otro, porque el trabajador puede perder, pero también el usuario, que es la parte fundamental, porque si hay un riesgo, estamos todos en el horno. Entendí vuestra postura abierta al diálogo.

SEÑOR BELLOMO (Carlos).- Voy a tocar diversos puntos que fueron comentados aquí.

Es importante considerar que las medidas que está tomando la empresa las toman las que están en dificultades. Como dijimos, no descartamos despidos. Hoy hemos instrumentado la suspensión temporal de contratos de trabajo y un despido.

Efectivamente, estas medidas no van a resolver la situación estructural que tiene el sector. Como dije, son medidas para paliar el déficit de la compañía.

En cuanto al ámbito de diálogo, reiteramos que creemos que es el ámbito tripartito en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en el cual han participado múltiples actores. Si recuerdo bien, en ese ámbito tripartito, han participado, inclusive, integrantes del PIT- CNT. Entendemos que ese es el ámbito de diálogo y de intercambio, al cual estamos abiertos en forma permanente, también por una cuestión de orden de dónde debemos llevar las discusiones, sin perjuicio de que estamos a disposición, como en esta oportunidad, para brindar información de primera mano en forma clara y permanente.

De paso, les recuerdo que el próximo día lunes estamos convocados en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a una reunión tripartita en el horario de la tarde.

Respecto de la referencia de legitimidad de la medida de control obrero que, como dije, es desplazar las legítimas autoridades de la compañía, creo oportuno recordar que el Decreto 165 del 2006, del Poder Ejecutivo, indica expresamente en su artículo 4º, refiriéndose al caso de la ocupación como una extensión del derecho de huelga, que "los ocupantes no podrán asumir el giro o funcionamiento normal de la empresa, salvo en aquellos casos en que el empleador haya abandonado la explotación o no tenga representante en el país".

Como decía, algunos de los representantes de la empresa estamos aquí presentes.

Creo que es oportuno comentar que, en caso de que esta amenaza sindical de control obrero se concrete, MontevideoGas procederá de acuerdo al ordenamiento jurídico a adicionar todos los medios a su disposición para conservar o restablecer, si fuera el caso, el control de la gestión y la normal situación de la operación de la concesionaria y de la concesión en defensa del servicio a los clientes y de la seguridad y calidad de las operaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Legislación del Trabajo agradece la presencia de la Distribuidora de Gas de Montevideo S.A. Esperemos que haya una reconsideración del tema para poder instalar la negociación.

Se levanta la reunión.

